LOT

ORGAN OFICJALNY LOPP i ARP



№ 2.

STYCZEŃ

1931 R.

CENA ZŁ. 1.

POLSKI

Wydawnictwa Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej

LOT POLSKI

ORGAN OFICJ. L.O.P.P. I AEROKLUBU R. P.

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY LOTNICTWU ORAZ ZAGADNIENIOM OBRONY POWIETRZNEJ I CHEMICZNO-GAZOWEJ

WYDAWNICTWA ROK IX.

Redaktor: **Jerzy Witkowski.**

Założyciel pisma: January Grzędziński

Prenumerata: w kraju: Rocznie 18 zł. —, półrocznie 9 zł. —, kwartalnie 4.50 zł.; Nr. pojed. 1 zł.
Abonnement: zagranicą: „ 18 fr. szw. „ 9 fr. szw. „ 4.50 fr. szw. „ 1 fr.

Zmiana adresu — 0.50 gr.

Ogłoszenia: zewnętrzna strona okładki 600 zł., wewnętrzne strony okładki: 1/1 — 500 zł., 1/2 — 270 zł.; przed tekstem 1/1 — 350 zł., 1/2 — 200 zł., 1/4 — 125 zł.; poza tekstem: 1/1 — 280 zł., 1/2 — 150 zł., 1/4 — 85 zł., 1/8 — 50 zł. 1/16 30 zł., wkładka kolorowa w tekście 500 zł.; strona artykułu informacyjno-reklamowego 600 zł.

Adres Redakcji i Administracji: **Warszawa, Długa 50, II piętro.** Telefon: red. i adm. 311-48.

Konto czekowe P. K. O. Nr. 7860.

Redaktor przyjmuje codziennie od 11½ do 12½.

Reprezentacje:

W KRAJU: **Włocławek:** L. Makowski. Centralne Biuro Dzienników i Ogłoszeń, ul. Kościuszki 1, tel. 195. **Katowice:** „Hermes" Międzynarodowe Biuro Reklam i Wydawnictw, Kościuszki 33.

ZAGRANICĄ: **Francja:** p. E. de Gavardie, Paris XVI, Rue Nicolo 65bis. — **Niemcy:** p. A. Schulhof, Berlin W. 15, Pfalzburgerstr. 83. — **Włochy:** Comp. Nazionale Aeronautica, Roma, Galleria di Piazza Colonna.

SKRZYDLATA POLSKA

DAWNY MŁODY LOTNIK

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY LOTNICTWU SPORTOWEMU

Organ Klubów Lotniczych powstały z połączenia Młodego Lotnika i Pilota.

Redaktor: **Jerzy Osiński**

Wydawnictwa rok ósmy (drugi po zmianie tytułu).

Prenumerata w kraju: rocznie — 10 zł., półrocznie — 5 zł. 50 gr., kwartalnie — 3 zł. Numer pojed. — 1 zł. zagranicą: rocznie 8 fr. szw., półrocznie 4 fr. szw. **Ogłoszenia:** 1/1 str. — 300 zł., 1/2 str. — 180 zł., 1/4 str. — 100 zł., 1/8 str. — 70 zł.

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Chmielna 27 m. 7. Tel. 654-75. P. K. O. 95-11.

Wydanie wykwintne, bogato ilustrowane. — 32-40 stron treści. — Obszerna kronika krajowa i zagraniczna. — Biuletyny wszystkich klubów lotniczych.

KSIĄŻKI

I INNE WYDAWNICTWA Z DZIEDZINY LOTNICTWA I OBRONY PRZECIWGAZOWEJ ZASŁUGUJĄCE NA SPECJALNE POLECENIE

		Zł.
1.	Wojna chemiczna i obrona kraju — ppłk. Z. Woynicz-Sianożęcki (wyczerpane)	1,—
2.	Samobrona kraju — ppłk. Z Woynicz-Sianożęcki	3,—
3.	Walka chemiczna w przyrodzie — prof Wł. Lindeman	1,—
4.	Podstawy ratownictwa zatrutych gazami — prof. Wł. Lindeman	2,50
5.	Maska przeciwgazowa używana w Polsce — kpt. Andrzejewski	—,40
6.	Chemja na usługach ochrony roślin — Dr Strawiński	6,—
7.	O władzę nad błękitami — T. Garczyński	1,—
8.	Lotnictwo w wojnie współczesnej — S. Abżołtowski	1.—
9.	Na gwiezdnym szlaku — E. Słoński (wyczerpane)	1,90
10.	Koleje a wojna lotniczo-gazowa — M. Romeyko	—,30
11.	Fotografja i aerofotografja — A. Gosiewski	16,—
12.	Teorja i budowa samolotów, 3 tomy — prof. Mokrzycki	15.—
13.	Co o lotnictwie każdy wiedzieć powinien — zbiorowa (wyczerpane)	—,50
14.	Dlaczego musimy mieć silne lotnictwo — W. Baliński wyd. III	—,10
15.	Pełny śpichlerz, gleba żyzna — kiedy skrzydła ma Ojczyzna — inż. Troniewski	—,10

LOT POLSKI

ORGAN·LIGI·OBRONY·POWIETRZNEJ·I·PRZECIWGAZOWEJ
ORAZ·AEROKLUBU·RZECZYPOSPOLITEJ·POLSKIEJ·

ROK IX. — Nr. 2 (89). DWUTYGODNIK. STYCZEŃ 1931.



Kpt. Orliński obok płatowca myśliwskiego P. Z. L. 6 po dokonanym locie pokazowym na wystawie lotniczej w Paryżu.

Z. TRZCIŃSKA-KOSTERBINA.

Kobiecy as lotniczy Anglji — miss Amy Johnson w Warszawie

Niespodziewany start — Krótka historja rajdu do Australji — Wrażenie z rozmowy ze słynną lotniczką.

Nikt w Polsce z pewnością nie myślał — jeszcze na Sylwestra — iż Nowy Rok przyniesie nam nielada sensację, bo zapowiedź rychłego przelotu przez Warszawę najpopularniejszej pilotki angielskiej — Amy Johnson, która wystartowała z Londynu w sam dzień 1 stycznia z zamiarem dotarcia przez Rosję i Syberję do Pekinu.

Start miss Johnson, trzymany do ostatniej chwili w najgłębszej tajemnicy, wprowadził w zdumienie i niepokój lotnicze sfery angielskie lecz nim wyjaśnię przyczyny tego zdumienia — przypomnę w krótkich słowach australijski lot angielskiej miss, który stał się przyczyną i to najzupełniej zasłużoną jej lotniczej sławy.

Miss Amy wystartowała rankiem 5 maja r. ub. z Croydon pod Londynem na swoim dwupłacie „Gipsy Moth" (120 KM), noszącym muzykalną nazwę „Jason" z ukrytym zamiarem pobicia rekordu z 1928 roku znanego angielskiego lotnika Berta Hinklera. Lot ten prowadził nieomal — że w linji prostej z Londynu do Karachi (przez Wiedeń, Konstantynopol, Aleppo, Bagdad i Bender Abbas) a stamtąd — przez Kalkutę do Australji.

Już w najbliższych dniach raid miss Johnson, która leciała zupełnie sama (co jest jej upodobaniem) wzbudził na całym świecie ogromną sensację, gdyż pobiła ona o 3 doby rekord Hinklera, przebywając w sześć dni ogromną trasę (4140 mil angielskich), dzielącą stolicę Anglji od Karachi.

Niedość na tem. W drodze między Aleppo a Bagdadem spotkała miss Amy piaszczystą burzę, która zmusiła ją do lądowania w okolicy bezludnej. Szalejący huragan groził co chwila porwaniem samolotu i roztrzaskaniem go. Energiczna niewiasta nie traci głowy lecz wyciąga co żywo z maszyny swój szczupły bagaż, składający się z niewielkiej walizki, oraz skrzynkę z narzędziami i podkłada wszystko pod koła zamiast podpórek, ratując w ten sposób „Jasona" od niechybnej zguby.

To też nic dziwnego, że w Karachi czekały na miss Amy gratulacyjne depesze od lorda Thomsona, Sekretarza Stanu oraz od miss Bondfield — Ministra Pracy a po jej powrocie z Australji do Anglji — szereg odznaczeń i przyjęć entuzjastycznych.

Jednakże forsowny ten raid i nieskończony szereg przyjęć na jej cześć w Anglji odbiły się podobno niekorzystnie na organizmie miss Amy, o ile sądzić można z głosów większości prasy angielskiej jest wyczerpana fizycznie, co odbija się na nerwowem jej nieco lataniu.

Można więc łatwo zrozumieć teraz zdumienie, jakie wywołał w Anglji niespodziewany odlot mis Johnson i to do raidu tak hazardownego jakim jest przelot nad Rosją i Syberją — w dodatku w samym środku zimy...

Dzienniki angielskie przepełnione są artykułami o locie tym — artykułami pełnemi trwożnego niepokoju lub też najszczegółowszemi wiadomościami o pierwszych etapach rajdu.

Poza Anglją — oczywiście i świat cały śledził z ciekawością lot młodej Angielki lecz z największem być może natężeniem interesowano się nią w Polsce gdyż następnym etapem raidu po Berlinie była Warszawa, dokąd miała ona przybyć 4 stycznia w niedzielę.

Cały świat lotniczy i wszystko, co ma z nim coś wspólnego przybył na lotnisko mokotowskie, by powitać sławę angielskiego lotnictwa sportowego. Około godz. 13 honorowa eskadra złożona z 4 płatowców należących do Aeroklubu Warszawskiego wyleciała na spotkanie miss Johnson, której spodziewano się na linji Poznań — Warszawa, lecz wróciła po 3 kwadransach z niczem...

Z zapadnięciem mroku poczęto niepokoić się o los angielskiej miss, o której nie było żadnej wiadomości poza depeszą z Berlina, iż wystartowała ona stamtąd o godz. 10 min. 30. Dopiero około godz. 20 ambasada angielska została powiadomiona, iż miss Johnson wylądowała z powodu mgły na polach wsi Amelin pomiędzy Przasnyszem a Ostrołęką (czyli w prostej linji na północ od Warszawy — o jakie 100 km) łamiąc podwozie i śmigło. Nazajutrz wieczór mis Amy przybyła do Warszawy samochodem i zatrzymała się w ambasadzie angielskiej, dokąd polecono nam — przedstawicielom prasy — udać się we wtorek o godz. 10 rano by interwiewować słynną lotniczkę



Słynna lotniczka angielska mis Amy Johnson, która niedawno bawiła w Warszawie.

* * *

Pomimo zapowiedzi, iż przyjęci będziemy około godz 10-ej miss Johnson przychodzi do nas dobrze po dwunastej (podobno spała, zmęczona podróżą).

Chociaż jesteśmy nieco cierpko usposobieni tem długiem czekaniem — już po paru zdaniach zamienionych z miss, przebaczamy jej wszystko gdyż miła prostota i brak wszelkiej afektacji, która byłaby zrozumiała potrosze u tak popularnej osoby — a przedewszystkiem może wygląd jej zewnętrzny nakłaniają nas do niej ogromnie życzliwie.

Miss Amy jest szczupła, niewielkiego wzrostu niewiasta o ciemnoblond włosach, dużych jasnych oczach i bardzo delikatnej cerze. Całość robi wrażenie istoty dość wątłej, a w każdym razie nie kobiety, która pobiła rekord lotniczy jednego z asów angielskich!

W ciągu półgodzinnej rozmowy z nami miss Amy — rozmowy dość utrudnionej zresztą, gdyż nie włada ona żadnym innym językiem poza angielskim — dowiadujemy się, że mgła i śnieżyca zmusiły ją do lądowania, gdzie się dało, że przeleciała ona Wisłę wziąwszy ją za jedno z jezior na Kujawach (zapewne Gopło, gdyż miss Johnson leciała trasą między Toruniem a Poznaniem), że widzialność była żadna, więc trzymała się tylko busoli a wiatr przeciwny zepchnął ją na północ, że Polska a zwłaszcza ks. kanonik Serejko, u którego na plebanji przebyła prawie dobę jej się ogromnie podoba i że dalszy jej lot zależy od stanu maszyny oraz od pogody.

Rozmawialibyśmy długo z dzielną i tak sympatyczną miss gdyby nie wiadomość, iż za chwilę będzie rozmawiać z lotniczką Londyn — trzeba się więc żegnać.

— „Thank you verg much" — mówi z miłym uśmiechem Amy Johnson, podpisując szereg autografów — bardzo się cieszę, że mnie tak serdecznie w Polsce przyjęto i że dzięki przypadkowi mogłam poznać Wasz Kraj."

* *

Ponieważ uszkodzenie płatowca miss Johnson okazało się niewielkie — samolot stoi gotów do lotu w stoczni Polskich Linij Lotniczych, gdzie go naprawiono.

Angielska lotniczka postanowiła jednakże udać się najpierw koleją do Moskwy by omówić z lotnikami sowieckimi sprawę dalszego lotu. Miss Johnson wyjechała do Rosji 9 stycznia.

WYSTAWA LOTNICZA W PARYŻU



Zarząd Gł. L. O. P. P. delegował na wystawę lotniczą w Paryżu inż. Jana Kaweckiego. Poza obszernem sprawozdaniem, złożonem Instytucji, autor dzieli się niżej swemi spostrzeżeniami z Czytelnikami „Lotu Polskiego".

Ostatnia wystawa lotnicza zajęła ten sam gmach Grand Palais jak i poprzednie. To już weszło w tradycję, chociaż ma wiele niedogodności, gdyż mimo swego ogromu, budynek ten jest za mały, ażeby można było w nim w całej swej potędze przedstawić dzisiejsze olbrzymy powietrzne; musimy się zadawalniać ich modelami lub też fragmentami części. Należy sądzić, że kiedyś następne wystawy będą się odbywały we właściwszem dla nich otoczeniu, może na jednem z lotnisk, o ile nie zechcemy, ażeby sprowadziły się one do pokazu prawie wyłącznie modeli.

Pod względem rozmiaru zajętej powierzchni XII-a wystawa jest mniejsza od swej poprzedniczki. Wpłynął na to prawdopodobnie ciężki kryzys, jaki na całym świecie przeżywa przemysł lotniczy: tem też się tłumaczy większa niż zazwyczaj przewaga francuskich wystawców nad zagranicznymi, których znaczną część musiały powstrzymać wysokość kosztów transportu i utrzymania na miejscu swego personelu podczas wystawy. Z tego powodu wystawa nie dała dostatecznego pojęcia o tem, jakie prądy w dziedzinie konstrukcji samolotów panują dziś we Włoszech, Anglji, Czechosłowacji a nawet częściowo w Niemczech, nie mówiąc już o Ameryce. Państwa te albo zupełnie wstrzymały się od udziału, albo też udział ich jest tak minimalny, że nie daje poglądu na istotny stan rzeczy.

Główną cechą charakterystyczną ostatniej wystawy jest zaznaczona po raz pierwszy przewaga samolotów „cywilnych" nad wojskowemi. Porównując koszty, jakie fabryki lotnicze musiały wyłożyć na opracowanie i wykonanie tej ilości samolotów cywilnych ze znikomą jeszcze obecnie pojemnością rynku widać, że wytwórnie z jednej strony przewidują znaczne powiększenie się zapotrzebowania na samoloty komunikacyjne i turystyczne, z drugiej zaś strony pragną choćby częściowo wyzwolić się z wyłącznej zależności od dotychczasowego jedynego klijenta, jakim jest lotnictwo wojskowe, którego wymagania nie zawsze idą po linji ostatnich postępów aerodynamiki i konstrukcji samolotowej. Groziło to bowiem niebezpieczeństwem dla fabryk lotniczych, zajmujących się produkcją wyłącznie sprzętu wojskowego, że zostaną one zdystansowane na drodze postępu lotniczego przez te fabryki, które produkcję swą oparły głównie lub nawet wyłącznie na samolotach do użytku pokojowego. Obecny więc odruch jest zdrowy i wyjść powinien tylko na dobre zarówno fabrykom lotniczym, które zyskają nową klijentelę, jak również i lotnictwu wojennemu, z którego bark zostanie zdjęta troska o całkowite utrzymywanie przemysłu lotniczego oraz które otrzymywać będzie z inicjatywy fabryk aparaty wojskowe z zastosowaniem ostatnich zdobyczy aerodynamiki.

Korzyści te już uwidoczniają się w ostatnim salonie w postaci zerwania z dotychczasowym szablonem, który groził francuskiemu lotnictwu zepchnięciem na dalszy plan z szeregu mocarstw lotniczych.

W wystawionych typach znajdujemy już zastosowanie wyników badań aerodynamicznych ostatnich lat, a więc przedewszystkiem zasada jednopłatu zatriumfowała na całej linji. Już tylko nieliczne firmy lotnicze przytrzymują się konstrukcji dwupłatowej; większość zaś stanowczo z nią zerwała nawet w zastosowaniu do samolotów pościgowych, w stosunku do których długi czas utrzymywało się błędne mniemanie o wyższości dwupłata. Wystawa zastała jednak przemysł francuski w pół drogi pomiędzy zerwaniem ze staremi metodami, a znalezieniem nowych form. Z tego powodu w konstrukcji wielu francuskich aparatów spotykamy jeszcze stare pozostałości w postaci linek i zastrzałów, wpływających ujemnie na własności aerodynamiczne samolotu, a które możnaby usunąć. Należy sądzić, że francuscy konstruktorzy w dalszym etapie swej pracy braki te usuną. O gorączkowej pracy, jaka obecnie w nich wre, świadczy również fakt, że spora ilość wystawionych typów samolotów, albo nie latała zupełnie jeszcze, albo też ma za sobą zaledwie niewielką ilość godzin, niewystarczającą na wyciągnięcie praktycznych wniosków co do ich wartości. Praca nad uzyskaniem dobrych nowoczesnych prototypów płatowców zarówno „cywilnych" jak i wojskowych jest wydatnie popierana przez francuskie ministerstwo lotnictwa, które na ten cel łoży bardzo znaczne sumy. O wielkości ich świadczy fakt, że nie mogły one być nawet wykorzystane w 1930 roku przez przemysł lotniczy. W przemyśle tym dokonywa się również i inne znamienne przeobrażenie, a mianowicie fuzje firm. Fuzje te pozwalają na racjonalniejsze wykorzystanie biur konstrukcyjnych oraz na obniżenie kosztów produkcji; jednocześnie połączony kapitał poszczególnych firm umożliwia wydatniejszą pracę nad nowemi typami, oraz zabezpiecza od upadku w dobie kryzysu firmy słabsze finansowo, chociaż stojące wysoko pod względem technicznym.

Pomiędzy samolotami komunikacyjnemi wyraźnie zaznaczają się dwie grupy typów: pierwszy o małej nośności (czterech — sześciu pasażerów), o mocy silnika do 600 KM., drugi zaś typ wielosilnikowy o mocy ogólnej zwykle przekraczającej tysiąc koni o obsadzie (pasażerowie i załoga) do dwudziestu osób. Przestano w konstrukcji ich wychodzić z mylnego założenia, że samolot komunikacyjny jest to właściwie samolot wojskowy chwilowo tylko użyty do celu przewozu pasażerów. Pogląd taki podporządkowujący względy komfortu wymaganiom wojskowym wytwarzał typy samolotów zupełnie nie przystosowane do swoich zadań. Dzisiaj wreszcie właściwy podział został już uskuteczniony i na wygodę pasażerów zwraca się znacznie większą, chociaż jeszcze niedostateczną uwagę. Kilka tylko firm, mających już za sobą pewne tradycje w projektowaniu komunikacyjnych samolotów, przedstawiły typy skończone, zarówno pod względem wymagań

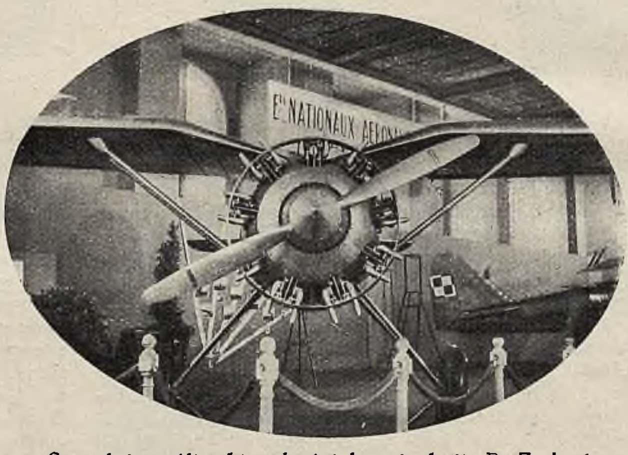
eksploatacji jak i odpowiedniego komfortu kabiny. W samolotach lądowych zwrócono też uwagę na dobre oprofilowanie względnie nawet ukrywanie podwozia w locie, celem zmniejszenia oporów szkodliwych; w wodnopłatowcach natomiast zaznacza się wyraźna przewaga samolotów łódkowych nad zaopatrzonemi w pływaki.

Stosunkowo dużo wystawiono awionetek, gdyż około dwudziestu, podczas gdy na poprzedniej wystawie było ich wszystkiego pięć. Ilość ta jak również i nazwa poważniejszych firm, które rozpoczęły budowę tego typu samolotów pozwalają przypuszczać, że sport lotniczy ma widoki rozwoju. Postęp na tem polu jest bardzo znaczny w porównaniu z poprzedniemi latami; zwrócono bardzo wielką uwagę na łatwość i bezpieczeństwo pilotażu, wygodę pasażerów i taniość. Ta ostatnia jest doprowadzona do minimalnych granic we Francji dzięki premjom, jakie rząd daje kupującym pewne określone typy awionetek. Również i premje za wylatane godziny zmniejszają znacznie koszty eksploatacji. Dzięki premjom przy kupnie cena awionetki dwuosobowej z silnikiem stukonnym wynosi około 10.000.— zł., a więc nie jest większa od ceny przeciętnego samochodu[1]). Warunkami, któreby bardziej rozpowszechniły sport lotniczy, pozostają: doskonalenie pewności działania silnika oraz doprowadzenie do maksymalnych granic łatwości pilotażu i możności bezpiecznego lądowania i startu na mniej lub więcej przydatnych terenach.

W dziedzinie samolotów wojskowych wiele uwagi poświęcono zmniejszeniu oporów szkodliwych przez doskonalsze oprofilowanie oraz powiększenie szybkości, tej zasadniczej cechy dobrego samolotu pościgowego. Przy samolotach ciężkich do bombardowania i do dalekich wywiadów oprócz powyższych ulepszeń starano się do minimum doprowadzić martwe pole obstrzału, powiększając ilość obronnych karabinów maszynowych oraz odpowiednio ich umieszczając. Przeciętna moc silnika dzisiejszego samolotu pościgowego wynosi około 600 KM, a szybkość przekracza znacznie 200 klm/godz. Zarówno w samolotach wojskowych jak i komunikacyjnych starano się umożliwić pilotowi kierowanie nawet podczas nieodpowiednich warunków atmosferycznych. Osiąga się to przez umieszczenie szeregu przyrządów, które poza wskazaniem naruszenia równowagi płatowca, pozwalają również komunikować się z lotniskiem i ustalać właściwy kierunek lotu. Jest to bardzo ważne ze względu na palącą konieczność rozwiązania w najbliższym czasie kwestji nocnych lotów.

Pod względem materjału użytego na budowę, widać zdecydowane zwycięstwo metalu czy to pod postacią duralu i jego pochodnych, czy też stali wysokogatunkowej. Z tych dwuch materjałów narazie jeszcze dural ma zdecydowaną przewagę, jednak konstrukcja wyłącznie stalowa lub też mięszana stal — dural znajduje swoich zwolenników. O wielkich postępach metalurgji w dziedzinie wytrzymałości stali i uodpornienia jej na wpływy atmosfery i kwasów można było się przekonać w specjalnym dziale zarezerwowanym na ten cel.

W dziale silników dalsze dążenia do powiększenia mocy silnika, jego pewności



Samolot myśliwski polskiej konstrukcji P. Z. L. 6 na wystawie lotniczej w Paryżu.

działania i zmniejszenia wagi. Jak już wyżej wspomniano: średnia moc silnika wynosi dzisiaj 500 — 600 KM, a nierzadko dochodzi do 1000 KM. Pewność działania osiąga się przez stosowanie wysoko-gatunkowych materjałów, lepsze wystudjowanie warunków pracy poszczególnych części i dokładniejszą ich obróbkę. Użycie stali wysokiego gatunku pozwala też na zmniejszenie wymiarów, a więc zmniejszenie wagi silnika, nie zmniejszając pewności jego działania. Należy sobie uprzytomnić, że jeszcze kilka lat temu silnik działający 30 godzin bez przerwy był uważany za silnik bardzo dobry, dzisiaj granica ta podniesiona jest do 100 i więcej godzin.

Szereg firm silnikowych rozpoczęło prób stworzenia silnika na paliwo ciężkie, ażeby zmniejszyć niebezpieczeństwo pożaru podczas lotu; pierwsze wzory tego typu silnika były już umieszczone na wystawie; szkoda, że brak było pomiędzy niemi niemieckich rozwiązań tego zagadnienia. Przeszkodą ku rozpowszechnieniu silników na paliwo ciężkie jest większa waga w porównaniu z silnikami na benzynę. Wprawdzie zużywają one wagowo mniej paliwa, jednak oszczędność ta ujawnia się dopiero przy bardzo długich przelotach. Przy przelotach krótkich nie odgrywa ona wielkiej roli i wówczas należy wybierać pomiędzy większą wagą własną silnika a niebezpieczeństwem pożaru. Ponieważ ten ostatni przy dzisiejszym stanie techniki silnikowej dosyć rzadko się zdarza — wybór zwykle zatrzymuje się na silniku benzynowym tem bardziej, że silniki na paliwo ciężkie nie są dostatecznie wypróbowane w działaniu.

Jedna jeszcze jest cecha charakterystyczna ostatniego salonu lotniczego, a mianowicie powszechne stosowanie śmigieł metalowych częściowo ze zmiennym skokiem. Jest to nawet dość trudne do wytłumaczenia, gdyż mimo niezaprzeczonych korzyści, jakie daje śmigło metalowe, cena jego jest narazie tak wysoka, że nie usprawiedliwia jego zastosowania tak powszechnego, jak można byłoby sądzić według salonu.

Osobna wzmianka należy się działowi polskiemu na wystawie. Polska wzięła pierwszy raz udział w wystawie i debiut ten okazał się odrazu bardzo udatny. Wystawiony samolot pościgowy P. VI Państwowych Zakładów Lotniczych zdobył powszechne zainteresowanie i uznanie międzynarodowych sfer fachowych. Opis tego typu umieszczony był w Nr. 5 „Lotu Polskiego" roku ubiegłego. Ma on za sobą zresztą zdobycie pierwszej nagrody na konkursie płatowców pościgowych w Bukareszcie w roku 1930. Angielskie pismo „Aeroplane" nazwało typ ten najlepszym samolotem pościgowym na kontynencie. Opinja taka ze strony zwykle bardzo powściągliwych anglików ma swoje znaczenie. Na specjalne zaproszenie sfer fachowych francuskich samolot ten był demonstrowany w dn. 22 grudnia na lotnisku w Bourget.

Reasumując powyższe i można uznać, że w stosunku do wystaw poprzednich, ostatni salon przedstawia znaczny postęp mimo, że zaskoczył on wielu konstruktorów w pół drogi. Należy zatem sądzić, że następny w 1932 roku da wiele więcej już skrystalizowanych ostatecznie typów, opracowanych na zasadzie ostatnich badań instytutów aerodynamicznych, których prace tak długo były niedoceniane. Można więc już obecnie powiedzieć, że powinien on być jeszcze bardziej interesujący, aniżeli ostatni w roku 1930.

[1]) Tego rodzaju premjowanie jest stosowane w celu poparcia lotnictwa prywatnego, również przez inne państwa, ostatnio przez Włochy. Pożądane byłoby wprowadzenie takiego premjowania również i w Polsce.

Zapisujcie się na członków L. O. P. P.

PRO DOMO NOSTRA



Redakcja czasopisma, zamieszczając w Nr. 1 b. r. artykuł p t. „L. O. P. P. — a obrona wnętrza kraju", opuściła przez niedopatrzenie wzmiankę objaśniającą, że wyrażone w nim poglądy o zadaniach i strukturze L. O. P. P. odbiegają znacznie od poglądów organu oficjalnego Ligi.

Poniżej znajduje się odpowiedź na wspomniany artykuł.

WŁ. BALIŃSKI
Dyrektor w Zarządzie Gł. L. O. P. P.

O zadania i strukturę L. O. P. P.

Wśród licznych czynników, cechujących L. O. P. P., są trzy zasadnicze. Są to oczywiście jej cele główne: rozwój lotnictwa, obrona przeciwgazowa ludności cywilnej i udział w przeciwlotniczej obronie kraju[1]).

Nie poruszalibyśmy tych spraw, znanych dobrze większości Czytelników „Lotu Polskiego", gdyby nie obawa, że zacytowany wyżej przez Redakcję artykuł może wywołać pewne nieporozumienia.

W przeciągu pierwszych sześciu lat swego istnienia L. O. P. P. realizowała wyłącznie cele lotnicze, liczyła 250.000 członków, zebrała miljonowe fundusze i rozwinęła propagandę, która pozwoliła jej zarejestrować w roku następnym o 100.000 członków więcej.

W siódmym roku swego życia, a w 1928 kalendarzowym, nastąpiło połączenie Ligi Obrony Powietrznej Państwa z Towarzystwem Obrony Przeciwgazowej, powstałem również w 1923 roku, jak L. O. P. P.[2]). Od 10 lutego 1928 r. były zrealizowane dwa cele. Są jednakowo ważne, ale nie jednakowo jasne były sposoby osiągnięcia ich, a drogi do nich wiodły w kierunku nieco odmiennym[3]).

Wreszcie w 1929/30 r. L. O. P. P. zgodziła się *wziąć udział* w obronie przeciwlotniczej, która wymaga znów nowych warunków. Tym warunkom poświęcony jest w znacznym stopniu artykuł p. t. „L. O. P. P. — a obrona wnętrza kraju", pióra inż. Tadeusza Kalusińskiego, zamieszczony w „Locie Polskim" Nr. 11 z ub. roku i Nr. 1 bież. roku[4]).

Inż. Kalusiński, jako tęgi znawca o. p. g., należący do stosunkowo szczupłego u nas grona fachowców tej dziedziny, rozwinął tam wiele myśli b. ciekawych i postawił szereg wniosków dotyczących obrony przeciwgazowej i przeciwlotniczej kraju. Wśród tych wniosków znajduje się jeden, który chyba niewielu znajdzie zwolenników ani w L. O. P. P., ani w społeczeństwie naszem, do którego różnych, a szerokich warstw należą członkowie Ligi.

Mjr. Kalusiński przytaczając *nieodzowne* jego zdaniem warunki dla przygotowania o. p. l. i o. p. g. wnętrza kraju, twierdzi, że *niezbędnym* warnkiem spełnienia zadań, podjętych przez Ligę w tym kierunku, jest reorganizacja L. O. P. P.[5]).

Czytamy tam:

„Przeszkolenie i zorganizowanie aparatu alarmowo-ratowniczego o. p. l. i o. p. g. jest zadaniem, które całkowicie może być wykonane przez L. O. P. P. z warunkiem, iż Liga zmieni swój dotychczasowy charakter organizacji luźnej... i t. d."

„Jednak ogrom zadań, które w poważnej części należeć będą do kompetencji L. O. P. P., wymaga rewizji statutu Ligi, która z organizacji luźnej o charakterze t. zw. ligowym — co w zupełności charakteryzueje strukturę organizacyjną L. O. P. P. stać się musi organizacją — o kośćcu twardszym i większej karności organizacyjnej członków".

„Z organizacji luźnej L. O. P. P. przemienić się musi na organizację o charakterze dyscyplinowanym, mając jednak zadanie trudniejsze do wykonania, niż zwykłe przysposobienie wojskowe, a mianowicie: przysposobienie materjałowe prawie całego terenu Państwa oraz fachowe ludzi".

„Dodatnie rozwiązanie nastąpi tylko w tym wypadku, o ile L. O. P. P. stanie się karną, gotową na każde wezwanie Ojczyzny, ofiarnym duchem owianą organizacją, a przestanie być „Ligą".

Nie rozpatrujemy tu słuszności fachowych wywodów autora, składających się na treść jego artykułu, ale wobec przytoczonych cytat wypada rozważyć, czy LOPP. powinna się zgiąć lub złamać, stosując się do owych fachowych warunków, czy też zachować swój charakter dotychczasowy, rezygnując raczej z prac, wymagających radykalnych zmian LOPP. To zależy od odpowiedzi na następujące pytania.

Czy *nikt* poza LOPP. nie może spełnić zadań, które na nią pragniemy złożyć, zmieniając ją przytem dość gruntownie?

Czy LOPP. zmieniona t. j. dostosowana do tych zdaniem autora *niezbędnych warunków* o. p. g. i o. p. l, nie straci swej wartości pod innym względem? Czy będzie mogła rozwijać z pożytkiem inne swe prace tak, jak to ma miejsce obecnie?

Wreszcie, czy Liga zobowiązała się do realizacji wszystkich prac zakreślonych jej przez inż. Kalusińskiego? (Tu jest główna przyczyna nieporozumienia).

Odpowiedź na te pytania powinna wyjaśnić sprawę, ponad którą, gdy została poruszona, nie sposób jest przejść do porządku dziennego, bo ten mógłby być poważnie zamącony.

Kiedy LOPP. łączyła się z TOP. zdawano sobie już dobrze sprawę z różnic pomiędzy metodami realizacji zadań lotniczych i gazowych, ale przyjęta została całkowicie i bez wahań organizacja Ligi, podobna do organizacji TOP., lecz posiadająca większą swobodę — autonomję placówek miejscowych; żaden głos wtedy nie padł za jakąkolwiek reorganizacją.

Dalej, gdy Liga otrzymała propozycję podjęcia o. p. l. i rzecz tę roztrząsano ze wszystkich stron, nie pomijając wewnętrznych warunków organizacyjnych LOPP., zatrzymano się

---

1) Taki jest obecny stan faktyczny. Statut mówi tylko o rozwoju lotnictwa we wszystkich jego dziedzinach i o obronie przeciwgazowej. Przytem, co do tej mówi o wszechstronnem badaniu środków obrony chemicznej i dwojako ogranicza tę obroę: przygotowaniem *ludności cywilnej* do obrony *przeciwlotniczo*-gazowej.

2) W 1923 r. zarejestrow. (z przekształconego Komitetu O. P. G, zawiązanego w 1922 r.).

3) O tem patrz artykuł p. t. „Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej" Wł. Baliński, „Lot Polski" Nr. 2 luty 1928 r.

4) Artykuł ten szeroko traktuje o całokształcie zagadnień o. p. l. i o. p. g.

5) Kursywa autora niniejszego artykułu.

na współudziale Ligi nie wymagającym zasadniczych zmian w organizacji, która zdała egzamin swej żywotności. Jej *obecne walory* zdecydowały o tem.

Nie chcąc i nie mogąc wyrzekać się wartości, stanowiących podstawę bytu i rozwoju LOPP., oraz pozwalających jej oddawna służyć wydatnie obronie kraju, Liga zarazem nie była skłonna do podjęcia prac, które wytworzyłyby w społeczeństwie niebezpieczne złudzenie, że spełni jakieś ważne zadanie, przekraczające w istocie jej siły. Otóż propozycje *otrzymane* przez Ligę *nie idą tak daleko, jak te, które czyni inż. Kalusiński.*

Nikt nie będzie przeczył, że potrzebna jest Lidze dyscyplina, ale pomiędzy potrzebną nam dyscypliną istotną, opartą na zrozumieniu konieczności sumiennego spełniania przyjętego obowiązku obywatelskiego i wielkiej moralnej odpowiedzialności za to, a dyscypliną formalną, panującą w instytucji, której stosunki personalne charakteryzuje komenda zwierzchników, posiadających względem podkomendnych silną egzekutywę, zachodzą duże różnice. Liga ma personel urzędniczy, pobierający płace i w stosunkach pomiędzy statutowemi władzami a funkcjonarjuszami oraz pomiędzy funkcjonarjuszami na rozmaitych stanowiskach, powinno panować maximum służbowej dyscypliny, oczywiście w rozsądnem, szlachetnem znaczeniu tego terminu, odpowiadającem nowoczesnym zasadom organizacji.

Analogje pomiędzy L. O. P. P. a tego typu stowarzyszeniami, jak Ochotnicze Straże Ogniowe, Sokół, Harcerstwo i t. d. nie są dostatecznie ściśle, aby wytrzymać mogły głębszą krytykę. Stowarzyszenia społeczne podzielić możemy na dwie wielkie grupy:

1) Stowarzyszenia, do których należeć mogą w zasadzie *wszyscy* obywatele kraju. Eliminujemy z nich tylko pewne określone jednostki, lub grupy, czyli stwarzamy dla nich wyjątkowe ograniczenia określane negatywnie. Te stowarzyszenia są zawsze ideowe o celach wielkich i bezspornych dla obywateli danego kraju.

2) Druga grupa, to stowarzyszenia bądź ideowe bądź też nie, do których należeć mogą nie wszyscy obywatele, lecz tylko wyraźnie określone jednostki albo grupy.

Do pierwszej grupy należą L. O. P. P., P. C. K., Liga Morska i Rzeczna i t. p.; do drugiej — związki czysto ideowe z bardziej ograniczonym dostępem, jak np. Harcerstwo, Organizacje P. W. (męskie i żeńskie), albo też związki zawodowe, kluby i t. d.

Pierwsze związki, mając zawsze cele wyraźnie przedmiotowo określone, nie podejmują w zasadzie akcji innych organizacji; prace L. O. P. P., P. C. K., Ligi Samowyst. Gosp. i t. p. są odgrodzone od siebie granicami, odgradzającemi pewne dziedziny naszego życia i cele ich, jako bezsporne, nie mogą kolidować z sobą. Drugie cechuje inny stosunek. Mając albo zadania obejmujące cele idealne ale nie bezsporne, często określone podmiotowo, albo, obejmując określoną grupę ludzi, których sprawom głównie służą — mogą podejmować u siebie zadania związków grupy pierwszej. Tak np. Harcerski związek ideowy zckłada u siebie koła L. O. P. P., włącza do swego programu działalność, należącą do wielu dziedzin naszego życia, uprawianych przez różne inne stowarzyszenia.

Otóż pierwsza grupa, to *wolne* związki, które, pracując dla pewnego ściśle ograniczonego celu publicznego, z niemałym trudem realizują działalność, bezwzględnie wymagającą stałego i daleko posuniętego przestrzegania zasad organizacji, którą Taylor nazwał organizacją typu wojskowego, gdy wśród związków drugiej grupy daje się to osiągnąć albo bardzo łatwo, albo przynajmniej dużo łatwiej. Tutaj jednostki nieodpowiednie, np. nieposłuszne, nieczynne — wyklucza się ze stowarzyszenia, na czem prawie zawsze tracą one; niekiedy b. dużo.

L. O. P. P., licząc już przeszło pół miljona członków, a która pragnie ilość tę powiększyć, przyciągając do siebie obywateli, którzy w miarę sił, uzdolnień, czasu i zasobów pieniężnych zechcą wspierać cele Ligi i pracować w niej, powinna stworzyć warunki łatwe, pozostając wolnym związkiem obywateli, czyli powinna mieć nadal swój „ligowy" charakter. Podejmować powinna prace w takim zakresie, w jakim spełnić je może, nie tracąc nic na swym niezależnym obywatelskim charakterze, stanowiącym jej wielką siłę żywotną.

Na progu dziesięciolecia swej działalności Liga, mająca za sobą już duże zasługi, będącą twórcą wielu rzeczy więcej niż dużych, mająca w swym składzie tysiące obywateli biorących czynny udział w dobrowolnym wysiłku, który tworzy te rzeczy, służąca za wzór organizacjom innych krajów, czego dowody wciąż odbiera, ta Liga *nie może ryzykować* zasadniczych zmian w swej strukturze, wyrzekać się walorów, które dotychczas składały się na jej życie i czyny, bo mógłby to być skok w przepaść z uszczerbkiem dla dobra publicznego.

Rola Ligi jest rzeczywiście wyraźna, ale wypływa ona z zadań już przyjętych na siebie, a nie z tych, które pragnęlibyśmy na nią włożyć, żądając w związku z tem ryzykownego eksperymentu. Inż. Kalusiński pisze:

> „Zatem rola L. O. P. P. — polegać będzie na dalszem wykonywaniu największej inicjatywy, argumentowaniu, przekonywaniu i pracy z władzami Państwowemi, Samorządowemi, fabrycznemi."

Tymczasem współpraca może być zakreślona znacznie szerzej: wybiegać może poza wyliczone w cytacie władze. Chodzi wszakże o jedno: aby nie składać na organizację społeczną ciężkiej odpowiedzialności za przygotowanie Kraju do obrony i *nie zdejmować tej odpowiedzialności z bark, na których ciąży.* Przy takiem załatwieniu sprawy, jedynie słusznem, zmiany w strukturze Ligi nie są potrzebne.

Ale autor artykułu „Obrona wnętrza kraju" bardzo ograniczył jedno ważne zadanie dotychczasowe L. O. P. P., mianowicie — propagandę. Czytamy tam:

> „Uświadomienie obywateli może iść drogą dotychczasową t. j. drogą propagandy, ale nie zawsze programowej..., może też iść do szerokich mas ludności przez szkoły, seminarja, stowarzyszenia oświatowe, stowarzyszenia samorządowe i komunalne. W tym celu należałoby przeszkolić wszystkich nauczycieli, instruktorów, działaczy oświatowych, urzędników i t. d. Prace uświadamiające w szerokich masach ludności prowadziliby wyżej wymienieni, rola L. O. P. P. ograniczyłaby się do roli fachowej, kierowniczej i kontrolnej."

Notabene: autor słusznie rozróżnia propagandę i wyszkolenie, o czem mówi w innych ustępach (Cz. I.).

W przytoczonej cytacie jest uwaga o nie zawsze programowej akcji. Programowość lub brak tejże jest zawsze kwestją organizacji i pod tym względem czynności wyszkolenia, propagandy i t. d. dzielą wspólny los. Gdzie jest dobra organizacja tam i propaganda i wyszkolenie są dobre, więc to nie przemawia ani za ani przeciw nim. Ale o to niema sporu.

Śmiem twierdzić, że propaganda osłabnąć a tembardziej ustać nie może. Żadne stowarzyszenie, jeśli chce żyć i rozwijać się nie może obyć się bez propagowania dziedzin, którym służy i bez uświadamiania o samem sobie. Mało jest uczyć i ćwiczyć. Trzeba *we własnym zakresie* uświadamiać, zachęcać do nauki i ćwiczeń, pobudzać do pracy na polu obrony, do współpracy z nami w naszych szeregach. Jak czynić to będą wyliczone jednostki czy organizacje? jaki program ułożą? czy jedynym ich celem jest nasz cel? czy jest w nich tyle zrozumienia sprawy i entuzjazmu dla niej ile my mamy? Musimy dbać o propagandę prasową, radjową, filmową, zabawkową, odczytową i t. d., dbać o tematy atrakcyjne, żywe, świeże, o właściwej tendencji, o jasnej i prawdziwej treści. Koła L. O. P. P. w szkołach, seminarjach i wszędzie gdzie tylko są, skoro mają być czynne — powinny otrzymywać od wyższych placówek materjał odpowiedni dla pracy w zakresie uświadamiania. Ażeby wszystkie placówki Ligi, jej członkowie, a także obcujące z nimi jednostki, nie należące do L. O. P. P., działały we *wspólnym kierunku*, powinniśmy różnemi sposobami wciąż stawiać im przed oczy i uszy nasz wielki cel, objaśniać jego wielkość, wskazywać drogi doń wiodące i nikt inny tego nie zrobi tak dobrze, jak ten, kto całkowicie poświęcił się temu celowi i dąży doń rozumnie, wytrwale, pośpiesznie i nietylko według przymusu płynącego z rozkazu. W naszej propagandzie może ulegać pewnym wachaniom tylko jej kierunek, natężenie i metody.

L. O. P. P. od chwili powstania, czyli w obydwu swych organizacjach dawnych (L. O. P. P i T. O. P.) zrozumiała, że wielki zakres jej prac, obejmujący setki rodzajów funkcji, składających się z mnóstwa aktów, które muszą się odbywać we właściwym czasie i miejscu, a wymagają b. różnorodnych uzdolnień fachowych — że ten zakres wymaga personelu płatnego.

Tu mamy tę dyscyplinę służbową, którą L. O. P. P. powinna bez trudu utrzymać na właściwym poziomie, oczywiście pod warunkiem przestrzegania wszystkich bez wyjątku zasad racjonalnej organizacji. Nam dlatego powinno być łatwo, że Liga angażować powinna ludzi o szczególnie rozwiniętych poczuciach moralnych. Tego wymaga jej charakter ideowo-ligowy.

Mała dygresja, bo nasuwa mi się pod pióro luźna uwaga o pewnej właściwości pracy urzędnika L. O. P. P., która powinna mu dać wielkie zadowolenie. Istnieje niesłuszny

i bardzo nieinteligentny pogląd, że praca w instytucji społecznej za wynagrodzenie materjalne jest przykra. Przeciwnie, bo pracownik taki wie, że do grosza, z którego czerpie swe wynagrodzenie za pracę, która z natury rzeczy musi być zapłacona, nie przylgnęła najmniejsza krzywda ludzka. Grosz ten został złożony (na wszystko co jest potrzebne do osiągnięcia wielkiego celu) dobrowolnie, a nie pochodzi z kasy, do której mógł wpaść ściągnięty przymusowo, ani też z operaaji handlowej, która mogła zawierać czynnik nieetyczny.

W konkluzji: 1) niema' powodu do zmiany zasadniczej struktury L. O. P. P. 2) Liga powinna nadal prowadzić te prace kierownicze, wykonawcze i nadzorcze, które prowadzić może przy obecnej strukturze, unikając przy tem prac, zdejmujących z kogokolwiekbądź odpowiedzialność za obronę Kraju. 3) Liga powinna zaszczepiać swe idee innym organizacjom i winna dopomagać im, jako jedyna organizacja społeczna, powołana do realizowania wyłącznie tych a nie innych celów. 4) W miarę wzrostu funduszów powinna rozwijać swe prace, angażując pracowników płatnych do czynności, wymagających stałego pełnienia tych funkcji, które nie mogą być powierzone osobom ofiarującym dobrowolnie swój czas wolny od własnej pracy zawodowej. 5) Organizować ten personel tak, ażeby należycie spełniał zadania swe w czasie pokoju i wojny. 6) Zespół fachowy wykonawczy, zorganizować wspólnie z władzami państwowemi tak, ażeby w chwili odpowiedniej znalazł się we właściwem miejscu, pod właściwemi rozkazami, odpowiedzialny taksamo, jak odpowiadają w czasie wojny wszelacy funkcjonarjusze powołani do obrony Kraju. Nie przesądza się tutaj do jakiej organizacji o twardej dyscyplinie ludzie ci w czasie pokoju należeć będą.

Twierdzenia te pozwalam sobie podać jako pogląd ogólny zgodny z zapatrywaniami władz stowarzyszenia, wynikający zarazem ze statutu, oraz z regulaminów, programów i rozmaitych uchwał naczelnych oraz miejscowych władz L. O. P. P.

Grupą pilotów, obserwatorów oraz mechaników z ministrem Balbo pośrodku, którzy wzięli udział w przelocie przez Atlantyk z Italji d› Ameryki Południowej.



Prenumerujcie

i rozpowszechniajcie dwutygodnik

„Lot Polski".

L. GOCEL.

Początki lotnictwa w grafice.

Dowodem wielkiego zainteresowania, jakie zagranica okazuje rozwojowi lotnictwa są m. in. retrospektywne badania jego początków. I co ciekawe, że tym badaniom oddają się nietylko specjaliści, ale zarówno wielkie rzesze inteligencji, pracującej w innych zawodach. Wśród niej poczesne miejsce w tej dziedzinie zajmują historycy, zbieracze dzieł z zakresu grafiki, bibljofile i t. p.

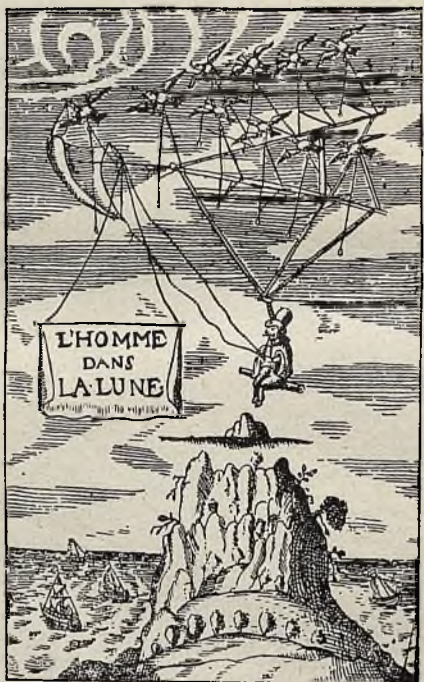
Piszący te słowa słyszał niejednokrotnie od różnych marchands d'estampes Paryża, Wiednia i Monachjum, że wszelkie stare dzieła, szczególniej zaś ilustrowane, związane z historją początków awjacji, wszelkie sztychy, przedstawiające wzloty Montgolfierów, a nawet takie, które nigdy nie miały miejsca, a były li tylko wyrazem ludzkiej fantazji w dziedzinie opanowania przestrzeni, wszelkie wreszcie karykatury związane z tym przedmiotem, mają dziś wyjątkowo wielki popyt zarówno u zawodowców, jak i u amatorów lotnictwa.

A że tak jest, dowodem tego książka, którą mam przed sobą. Tytuł jej brzmi: „Dictionnaire des éstampes et livres illustrés sur les ballons et machines volantes" par J. E. Darmon[1]) Montpellier chez H. Barral, 4 rue de Girone. 1929.

Autor tej pracy, mający w swym literackim dorobku kilka ciekawych i, co zaznaczyć należy, pięknie wydanych prac z zakresu sztuki, — jako to: o kolorowych rycinach XVIII st. (1920 r.), o grafice japońskiej (1922 r.), o malarzach miniaturzystach (1926) i wziął tu sobie za zadanie spisać wszystkie dzieła ilustrowane i ryciny, jakie w związku z początkami i rozwojem lotnictwa ukazały się od początku sztuki graficznej do 1880 r. Znajdziemy tu więc zebrane w porządku alfabetycznym (podług pierwszych liter tytułu dzieła lub ryciny) wszelkie w tym zakresie druki, sztychy, litografje i t. p. francuskie, angielskie, niemieckie i włoskie, a nadto przeciętne ceny tych rzeczy na dzisiejszym francuskim rynku starożytności. Niektóre z podanych tu cen przedstawiają się naprawdę poważnie. Tak np. pierwsze wydanie fantastycznej powieści Restif de la Bretonne'a p. t. „La decouverte Australe par un homme volant — Paris 1781, zawierające 20 z górą ładnych miedziorytów (z nich tu jeden reprodukujemy) — kosztuje dziś do 3000 frs. Tyleż samo niezmiernej rzadkości angielskie dzieło Walkera Th. p t „Treatise upon the art of flying by mechanical means" Hull 1810. Jeszcze więcej, bo do 4000 frs. wynosi cena nie książki, ale jednego tylko sztychu Helmana, wykonanego według rysunku Watteau: „La Luatorzième experience aèrostatiqe de M. Blanchard a Lille le 26 août 1785.

[1]) Cena egzemplarza 80 fr. frs. a na luksusowym papierze 130 frs.

O każdej rycinie, czy książce o awjacji autor daje jakąś wzmiankę, objaśnienie, przeważnie krótkie, czasem jednak znajdziemy w pracy p. Darmon'a i dłuższe opisy. Podaje on nam właśnie taki szczegółowy opis dzieła Robertsona p. t. „La Minerve, vaisseau aérien, destiné aux découverts et propose á toutes, les academies de l'Europe". Vienne 1804). Ów



Podróż na księżyc.

Rycina z dzieła Godwina F. — „l'Homme dans la lune" — Paris 1670 i przedstawia znanego podróżnika hiszpańskiego Gonzales'a.

balon Robertsona, to ni mniej, ni więcej, tylko praszczur współczesnego Zeppelina. Miał on liczyć 150 stóp średnicy, być powleczony surowym jedwabiem, specjalnie spreparowanym w Ljonie, posiadać skrzydła z działalnością... w wyobraźni autora, wreszcie mieć doczepioną łódź z całym szeregiem kajut, składów, salą do ćwiczeń gimnastycznych, do spacerów, pokojem dla lekarza, kuchnią, drwalnią etc. Miał wreszcie posiadać drugą mniejszą łódź-klatkę, przeznaczoną na mieszkanie... ciekawych i ryzykownych pań. Miały one podróżować oddzielnie dlatego, że obecność ich, zdaniem autora, wśród personelu męskiego, obarczonego troską o bezpieczeństwo podróży, mogła stać się poważną przyczyną do groźnego w tym wypadku roztargnienia panów.

Widocznie p. Robertson był antyfeministą!

Wracając do omawianej pracy p. Darmon należy podkreślić z wielkiem uznaniem wysiłek autora około opisania wszystkiego, co wchodzi w zakres historji grafiki lotnictwa. Jaśli jednak znajdziemy tu lub owdzie jakiś brak, to pochodzi nie z winy autora, ile raczej stąd, że ta lub owa książka lub rycina nie były mu znane wskutek ich rzadkości. Nie znajdziemy tu np. wzmianki o opisanej przeze mnie w Nr. 1 „Lotu Polskiego" z ub. r. najstarszej rycinie, związanej z lotnictwem, a przedstawiającej balon na uwięzi — drzeworyt[1]) dzieła Wegecjusza, drukowanego w 1529 r., ani też innej wzmianki o amsterdamskiem wydaniu „Podróży na księżyc" Cyrano de Bergerac'a, zawierającem bardzo ciekawe sztychy z fantastycznemi wzlotami, — ale są to braki, powtarzam, nieuniknione.

Pracę swą kończy autor bogatą bibljografją dzieł, traktujących o początkach lotnictwa — głównie w jęz. francuskim.

Jeszcze kilka słów należy się stronie graficznej dzieła. Mamy tu więc trzy doskonałe kolorowe ilustracje artysty francuskiego E. Blanche'a, z których wyróżnia się pomysłem wzlatujący Ikar.

Znajdujemy tu jeszcze 17 innych rycin, będących reprodukcjami starych drzeworytów, miedziorytów i litografji, opisanych w tej pracy. Jedną z nich podajemy tu Sz. Czytelnikom „Lotu Polskiego".

Na zakończenie należy mi jeszcze wyrazić słowa uznania dla wydawcy p. Barral'a[2]), który z wielkim pietyzmem potraktował zewnętrzną szatę tej książki (papier, czcionki i ryciny) i załączyć jedno pobożne westchnienie w stronę naszych specjalistów w dziedzinie lotnictwa i miłośników-zbieraczy — kiedy to oni pójdą w ślad za swymi kolegami zagranicznymi i poczną gromadzić stare ryciny i książki, odnoszące się do przeszłości lotnictwa.

Dla nich piękna praca p. Darmon'a stanie się zarówno miłą rozrywką dla umysłu, jak również niezastąpionym przewodnikiem przy poszukiwaniach.

[1]) Ostatniemi czasy wpadło mi w ręce jeszcze starsze — bo z 1512 r. pierwsze erfurckie wydanie dzieła Wegecjusza „De re militari" z omawianą wyżej ryciną. Miło mi więc jest sprostować mój przeszłoroczny artykuł w tym sensie, że najstarsza rycina, związana z lotnictwem, liczy już nie 400, a 418 lat! (Przyp. autora).

[2]) Zaznaczę mimochodem, że p. Barral oprócz firmy wydawniczej posiada pod tymże adresem bogaty antykwarjat rzadkich książek i rycin.

AKTUALNOŚCI ILUSTROWANE

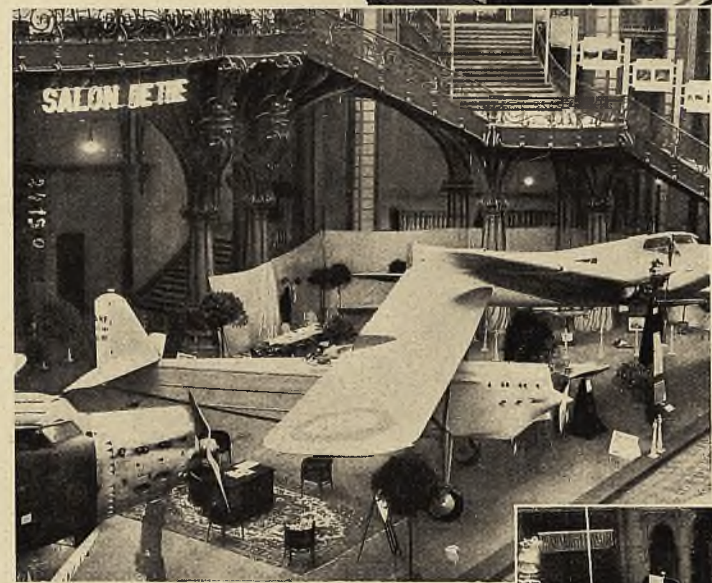


Odlot eskadry italskiej da Ameryki Południowej, pod kierownictwem ministra lotnictwa Balbo.

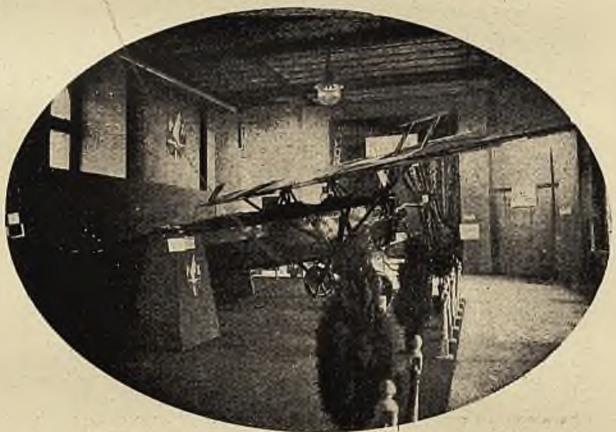
Wystawa lotnicza w Paryżu.



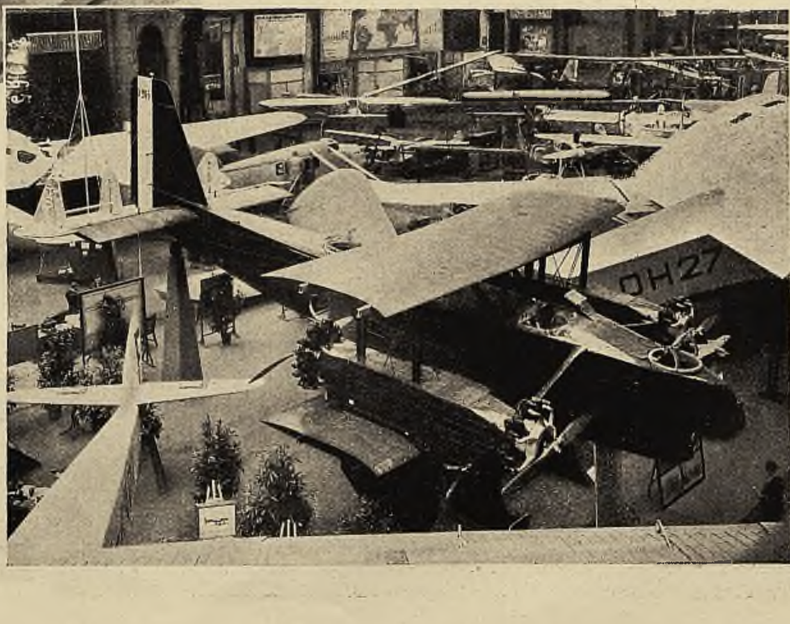
Jeden z fragmentów wystawy: na froncie płatowiec komunikacyjny Blériot 125.



Samolot Moreaux III R. 2. i trójsilnikowy Couzinet 30.



Samolot P. Z. L. 6 polskiej konstrukcji.



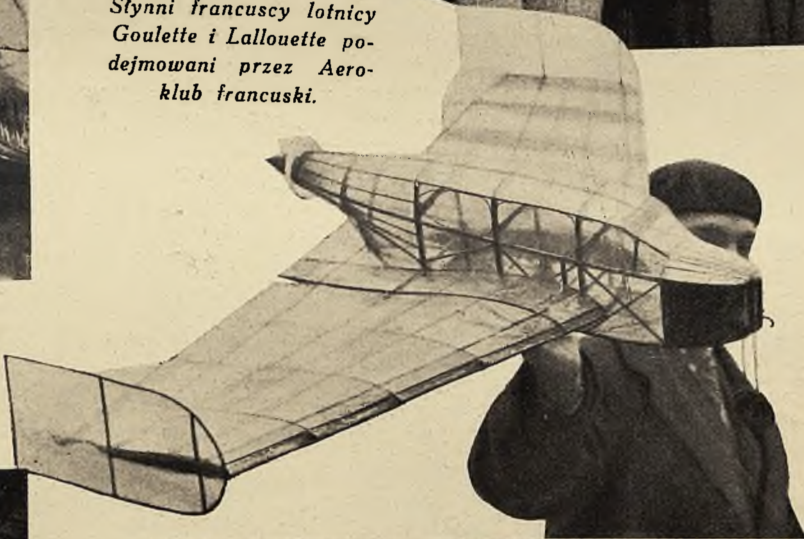
Samolot Lioré i Olivier 203



Amerykanizacja prasy Nowego Kontynentu kroczy wielkiemi krokami naprzód. Na zdjęciu widzimy sztab reporterów w kabinie płatowca lecącego do Kalifornji.



Słynni francuscy lotnicy Goulette i Lallouette podejmowani przez Aeroklub francuski.





Sterowiec japoński Nr. 3 który spalił się niedawno podczas jednej ze swych podróży w Krainie Wschodzącego Słońca.

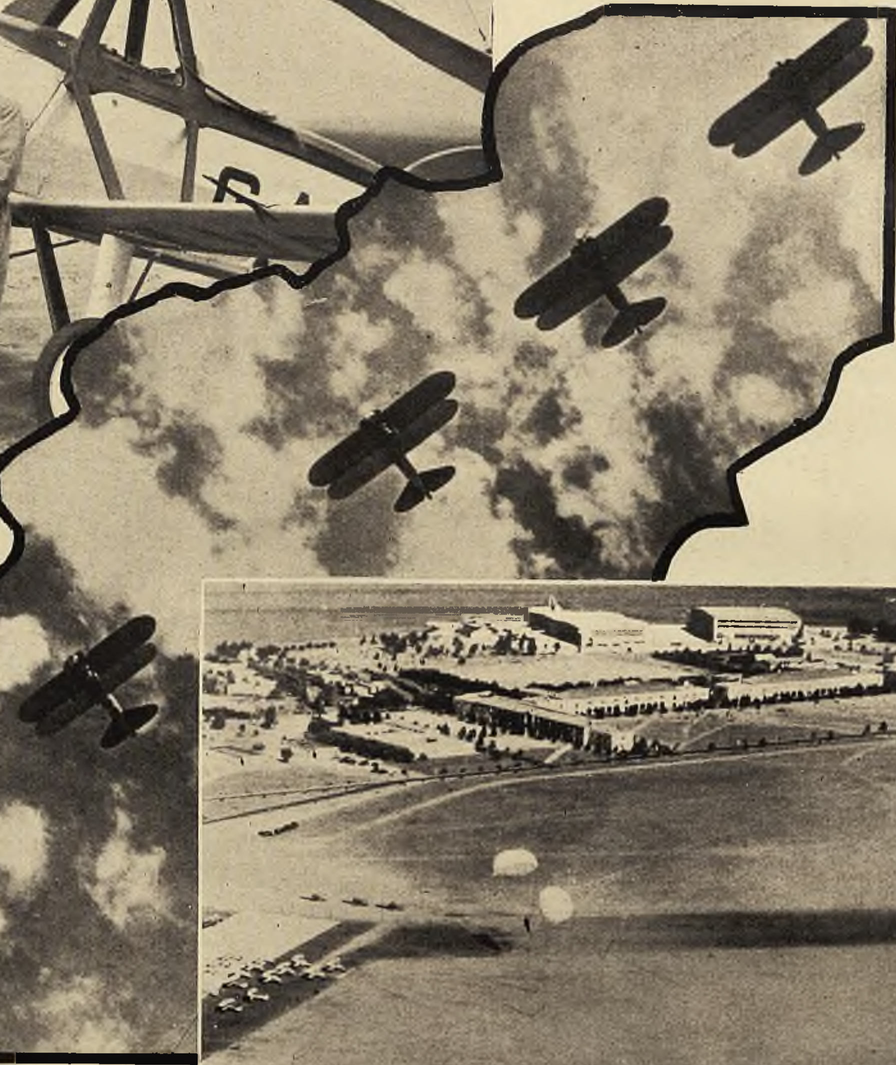


U góry: Model płatowca demonstrowany na Zjeździe Bezpieczeństwa Powietrznego w Paryżu.

Lotniczka amerykańska p. Wiktorja Bruce po swoim udanym przelocie z Londynu do Tokjo została udekorowana przez barona Sakatami.



Lotnik angielski Venant de Croydon przy helikopterze własnej konstrukcji z silnikiem 100 KM.



Warkot silników amerykańskiej eskadry przypomina powietrzną potęgę Wuja Sama.



Wirtouzi spadochronowi zmieniają spadochron kilkakrotnie podczas jednego skoku.

Kronika Międzynarodowa.

POLSKA

Nowy Lot Małej Ententy i Polski odbędzie się w r. 1933.

Aeroklub Jugosławiański, na którym zkolei ciąży obowiązek zorganizowania następnego lotu Małej Ententy i Polski zwołał konferencję aeroklubów państw zainteresowanych, dla omówienia pewnych zmian, które należałoby wprowadzić do postanowień regulaminu zasadniczego Lotów M. E. i P.

Po dyskusji postanowiono, by zawody samolotów wojskowych urządzać co 2 lata, w latach nieparzystych (Challange de Tourisme International — międzynarodowe konkursy awionetek organizowane są w latach parzystych, a doświadczenie nauczyło, że niepożądane jest ozganizowanie 2-u podobnie wielkich imprez w ciągu 1 roku)

Ponieważ jednak Jugosławianie uznali za wskazane zrobienia przerwy po 4 konkursach, następny Lot Małej Entety i Polski odbędzie się dopiero w r. 1933. By jednak zapewnić nadal utrzymanie kontaktu między lotnictwami M. E. i P. postanowiono organizować w latach 1931 i 1932 wizyty lotnicze między zainteresowanemi Państwami.



Marga Etzdorf dokonała przelotu na awionetce z Berlina do Afryki.

Poprzednie Loty M E. i Polski organizowały: Jugosławja (1927), Czechosłowacja (1928), Rumunja (1929) i Polska (1930).

W czasie pobytu w Belgradzie delegaci polscy zostali przyjęci na audjencji przez księcia Pawła, stryjecznego brata J Kr. Mości, Króla Aleksandra.



Amerykański król szybkości kpt. Franck Havks ustanowił nowy rekord na awionetce.

Rozwój Aeroklubu Akademickiego.

Zauważamy niezwykle duży i pomyślny rozwój Aeroklubu Warszawskiego.

Posiada on w chwili obecnej 6 samolotów Henriot, 3 Albatrosv, 3 awionetki: R.W.D. 2, R.W.D. 4 i P.Z.L. 5.

Prócz tego 6-ciu członków klubu posiada prywatne awionetki.

Po zapłaceniu nowonabytych płatowców Aeroklub Warszawski posiada w chwili obecnej jeszcze z górą 117.000 zł., które będą wydatkowane na dalszy rozwój lotnictwa turystycznego.

Jak na początek b. pięknie!

Zima nie odstrasza ludzi chmur.

Lubelski Klub Lotniczy organizuje w lutym r. b. dwutygodniowy Konkurs Samolotów Turystycznych.

Dzień pierwszy (raidowy) zapowiada nam lot na trasie: Lublin — Biała Podlaska — Brześć — Łuck — Zamość — Lublin. Ogółem 640 klm.

W drugim dniu odbędzie się lot na wysokość.

Konkurs rozpocznie się dnia 30 stycznia.

Aeroklub Warszawski wyśle prawdopodobnie na konkurs 9 maszyn.

Jak widzimy zima nie odstrasza dzielnych lotników turystycznych. Do wiosny jeszcze za daleko...

Nowy rozkład lotów na szlaku Warszawa — Paryż.

Od dn. 1 grudnia r. ub. samoloty Międzynarodowego Towarzystwa Żeglugi Powietrznej (Compagnie International de Navigation Aérienne) Cidna kursujące na szlaku Warszawa — Wrocław — Praga — Paryż z powodu złych warunków atmosferycznych i zbyt krótkiego dnia, zaprowadziły zimowy rozkład lotów na wyżej wspomnianej linji.

Samoloty odlatują codziennie o godz. 8.40 z lotniska cywilnego przy ul. Topolowej i przybywają do Pragi koło 12-ej, gdzie nocują. Start z Pragi nazajutrz godz. 9.48, lądowanie w Paryżu koło 3-ej p. p. (czas francuski).

Nowy ten rozkład obowiązywać będzie jedynie w ciągu miesięcy zimowych, poczem znowu będzie można spożyć pierwsze śniadanie w Warszawie, obiad w Pradze, a podwieczorek w Paryżu. O tem nie marzył nawet Juljusz Verne.

ITALIA

Lot eskadry włoskiej do Ameryki Południowej.

Włosi zorganizowali ostatnio wielki raid, imponujący nie tyle właściwym wyczynem ile liczbą samolotów biorących w nim udział.

Właściwą eskadrę stanowi 12 wodnosamolotów „Savoia-Marchetti" wyekwipowane w dwa silniki „Fiat" A-22 po 550 MK[1]). Dwa samoloty lecą do brzegów Atlantyku jako rezerwa.

Trasa lotu prowadzi przez Kartaginę, Kenitrę, Villa-Cisneros, Boloma, dalej przez Atlantyk via Natal i Bahia.

Udział w locie bierze generał Balbo, gen. Valle, a wśród pilotów Maddalena i Cecconi

Lot został przygotowany bardzo starannie, trasa lotu przez Atlantyk zabezpieczona jest przez znaczną liczbę okrętów wojennych.

Lot ma cel wyłącznie propagandowy i będzie pięknym wyczynem sportowym, jeżeli zważyć, że zaledwie jeden z siedmiu etapów wynosi mniej niż 1.000 km, a przelot nad Atlantykiem przekracza 3.000 km.

W czasie między 16 a 25 grudnia ub. r. samoloty przybyły do Boloma, gdzie dokonano zamiany śmigieł, uszkodzonych podczas burzy piaszczystej, oraz szeregu drobnych napraw.

---

[1]) Każdy samolot posiada obsadę z dwóch pilotów, radjotelegrafisty i mechanika.



OBRONA PRZECIWGAZOWA

LEONARD KOROWAJCZYK.

Chemiczne wychowanie ludności cywilnej.

Jedną z głównych trudności zadawalniającego rozwiązania kwestji obrony przeciwgazowej kraju jest ta okoliczność, iż wchodzi tutaj w grę nieorganizowana i oporna na należytą organizację masa ludności cywilnej. Wprowadzenie w tę masę ducha dyscypliny wojskowej, aby potem móc sprawnie i planowo nią kierować, jest jednym z postulatów O. P. G. Gdy zbiorowa psychika ludności cywilnej będzie mało odporną na demoralizujący wpływ napadu lotniczo-gazowego, wówczas oczywiście skuteczne przeprowadzenie obrony przeciwgazowej staje się zadaniem prawie niewykonalnem; wszelka akcja, nie oparta na twardym gruncie psychicznym, musi być zawodną, gdyż w takim wypadku znika zbiorowa wola czynu i jest uniemożliwioną koordynacja czynności — szerzy się zamęt i dezorganizacja. Zjawisko to najlepiej uzasadnia fakt pewnej tendencyjności komunikatów prasowych z pola bitwy podczas wojny: ten, kto podaje do wiadomości szerokich rzesz ludności wieści z frontu wie, iż fluktuacja powodzenia na froncie nie powinna być współmierna z wahaniem nastrojów wewnątrz kraju, bo one, jak rozkołysany dzwon, z trudem ulegają modulacjom. Prawo bezwładności w zbiorowej psychologji szczególnie wyraźnie się zaznacza.

W przyszłych konfliktach zbrojnych, gdy ludność cywilna będzie postawiona nieraz bezpośrednio w obliczu okropności wojny, stabilizacja nastrojów mas będzie miała szczególne znaczenie. Dlatego też przy rozwiązywaniu zagadnienia obrony przeciwgazowej nie może zabraknąć również czynnika psychicznego przygotowania ludności. W tym wypadku chodzi o to, by przeciętny obywatel nie tylko wiedział coś o wojnie chemicznej i, ewentualnie, mógł się posługiwać maską przeciwgazową, lecz aby miał zdolność szybkiej akomodacji w tych warunkach, w jakich go postawi napad lotniczo-gazowy. A to będzie możliwe tylko wówczas, gdy pewne aksjomaty obrony chemicznej wrosną w jego psyche tak, że staną się wprost podświadomemi przeżyciami. Chodzi o wyrobienie sui generis „instynktu chemicznego". Z tej racji można owo przysposobienie moralne ludności można nazwać zagadnieniem jej chemicznego wychowania.

Chemiczne wychowanie ludności cywilnej, jako praca w kierunku wyrobienia pewnych dyspozycyj w przyszłych okolicznościach, ma na celu następujące postulaty, będące gruntem, na którym możliwa jest trwała budowa obrony przeciwgazowej.

I. Uodpornienie mas na panikę. Zagadnienie to jest niezmiernie poważnem i zarazem trudnem do rozwiązania, tembardziej, że samo zjawisko paniki nie jest jeszcze dostatecznie zbadanem. Jednak mamy pewne dane, wskazujące na to, iż możliwem jest wytworzenie takich warunków, w których podatność na panikę jest zmniejszoną. Zatem, jeżeli nie potrafimy wynaleść środków na opanowanie paniki, to możemy się zdobyć na zapobieżenie jej przez wprowadzenie pewnych okoliczności przeciwdziałających.

II. Dyspozycja do automatyzmu. Warunkiem powodzenia każdej akcji jest wyrobienie, rutyna. Co się tyczy O. P. G., to tutaj szczególnie pewien automatyzm czynności jest ważny również i z tego względu, że jest b. dobrym środkiem, zapobiegającym panice. Pozatem zaś w pewnych nagłych wypadkach, przy konieczności improwizowania (np. wypadek zagazowania, uszkodzenie schronu i t. p.) czynność tem sprawniej będzie wykonaną, im więcej w niej jest automatyzmu. Podobnie i pewne zbiorowe czynności przy automatycznem wykonywaniu dają większą pewność dobrego skutku.

III. Wiara w środki O. P. G. Wzgląd ten jest zupełnie zrozumiałym, gdyż nie może być osiągnięty skutek w zupełności, jeżeli się nie ma zaufania do narzędzia.

Wymienione cele wychowania ludności cywilnej są ze sobą w ścisłej korelacji. Wiara w środki wytwarza poczucie bezpieczeństwa, które ze swej strony daje pewność działania i utrudnia powstawanie strachu który jest podstawowym elementem paniki. W spokojnej zaś atmosferze łatwiej o równomierność i racjonalność wszelkich czynności, stąd zaś wytwarza się nawyk, automatyzm.

Jeżeli postawili zagadnienie w y c h o w a n i a, to oczywiście jest to coś odmiennego, niż w y s z k o l e n i e. Wychować to znaczy wpoić w duszę człowieka pewne zasady, które stają się niejako jego drugą naturą. Wychować — to przez dłuższy czas kształtować psyche na miarę wytkniętych celów. Wychowanie chemiczne będzie tem skuteczniejsze, im wcześniej człowiek zostanie mu poddany. Łatwiej i głębiej piszą się zasady na młodej duszy, owej „tabula rasa", niż na starym pergaminie dojrzałych lat. Ponieważ zaś kwestja obrony przeciwgazowej jest zawsze aktualną, jeżeli nie piekącą, więc wychowanie chemiczne musi objąć społeczeństwo od najmłodszej generacji do pokolenia, które już jest na schyłku. Role wychowawców muszą przypaść wszystkim, którzy w masach żyją i z masami obcują, więc nauczycielstwu, oświatowcom, lekarzom i t. d.

Jakiemi drogami musi pójść owo wychowanie chemiczne ludności? To, co dzisiaj robi propaganda L. O. P. P. w dziedzinie O. P. G. jest rzeczą zasadniczą, nieodzowną i również w dużej mierze wychowująca pod względem chemicznym ludność. Rozgałęziona sieć instruktorska, a co za tem idzie uświadomienie i przeszkolenie szerokich rzesz w sposobach obrony przeciwgazowej jest również jedną z dróg moralnego przysposobienia społeczeństwa. Jednak są dziedziny, gdzie "duch gazowy" jeszcze nie wkroczył, który znaczenie dla omawianej tutaj kwestji jest niezmiernie doniosłe. Mamy odcinki pracy, gdzie bez doraźnych efektów, lecz stopniowo i gruntownie może się wykuwać psychika mas cywilnych i wykształcać się ów „instynkt chemiczny".

I. S z k o ł y. Średnie i niższe zakłady naukowe mogą w bardzo wysokim stopniu przyczyniać się do stwarzania podstaw obrony przeciwgazowej. Znajomość środków O. P. G. jest znajomością praktyczną, życiową, która kiedyś będzie potrzebna, tak jak w życiu codziennem potrzebna jest tabliczka mnożenia. Ustrój szkoły jest tak pomyślany, że nie tylko kształtuje światopogląd człowieka, rozwija jego intelekt, lecz również daje pewną sumę wiadomości praktycznych, z któremi człowiek idzie w świat. Wśród tych wiadomości brakuje nawet elementarnego obznajomienia ze środkami obrony przeciwgazowej. Tych wiadomości, które w przyszłości mogą wysunąć się na plan pierwszy, dzisiejszy absolwent szkoły nie posiada, zdobywając je dopiero potem przypadkowo na kursach O. P. G., co oczywiście ma znaczenie już mniej głębokie. A przecież wplecenie tych wiadomości jest możliwe nawet bez ubiegania się do zmiany programu szkolnego

Jeżeli chodzi o szkołę powszechną, to poświęcenie paru godzin rocznie gazoznawstwu, z okazyj pogadanek przyrodniczych czy hygjenicznych, nie przedstawia trudności. Oczywiście wymaga to znajomości przedmiotu ze strony nauczyciela, lecz uwzględnienie postulatów O. P. G. w seminarjach nauczycielskich z łatwością rozwiązałoby tę kwestję. A przecież w tych latach początkowego nauczania, gdy autorytet nauczyciela i wrażliwość pamięciowa ucznia są największe, rzucenie nawet

krótkich wiadomości z dziedziny wojny chemicznej pozostawia ślad niezatarty, wchodzący z czasem integralnie w światopogląd osobnika. Takie nawet skromne „wykształcenie" gazowe w przyszłości może być najpewniejszym punktem zaczepienia dla dyscypliny gazowej.

Szkoła średnia te same zadania może kontynuować dalej i szerzej. Jeżeli mowa o chemicznem wychowaniu, to przedewszystkiem należy podkreślić konieczność oswojenia się z chemją. Ludność musi być oswojona z zagadnieniami chemicznemi, musi wiedzieć czem ta chemja jest dla życia współczesnego i jakie w sobie kryje możliwości. Chemja musi się zdemokratyzować, musi się stać bliską dla szerokich mas. Nie oznacza to obniżenia poziomu naukowego samej chemji i kultu dyletantyzmu. Chemja — nauka, kultywowana w zakładach badawczych i laboratorjach oczywiście nie może się stać udziałem laików. Lecz musi być ze strony tych laików zrozumienie dla doniosłej roli chemji w życiu dzisiejszem — społeczeństwo musi wierzyć w posłannictwo uczonego-chemika. Ta zaś wiara może powstać tylko przez poznanie podstaw tej nauki.

Przedmiot chemji, wykładany w szkole średniej jest dotychczas zamało uwzględniany, jeżeli przyłożyć miarę nauczania chemji w dzisiejszem życiu gospodarczem narodów. Zaś ta suma wiadomości chemicznych, która jest wykładana, jest jednak zbyt oderwaną od życia i uczeń może najlepiej poznać podręcznik nieorganicznej i organicznej chemji, lecz nie potrafi skonstruować najprostszego pochłaniacza gazowego, nie da rady przy zatruciu lub oparzeniu. W takich warunkach, rzecz jasna, nie można pokładać nadziei w chemicznem przygotowaniu młodzieży na wypadek potrzeb O. P. G. A przecież również w wykładzie szkolnym możliwe jest poruszenie przez nauczyciela chemji zagadnień z gazoznawstwa i w ten sposób sprowadzanie kwestyj teoretycznych na grunt ich praktycznego i doniosłego zastosowania. Gdy uczeń otrzyma wiadomości chemiczne, poprzetykane wiadomościami gazowemi, wówczas łatwiej będzie mógł przyswoić sobie doktrynę O. P. G. już w szerszym zakresie.

W szczególności zaś niezbędnem jest wprowadzenie gazoznawstwa w seminarjach nauczycielskich. Nauczyciel posiadający zasób wiedzy z dziedziny obrony przeciwgazowej stanie się najlepszym wychowawcą szerokich mas w zakresie O.P.G., gdyż będzie wpajał w duszę człowieka od jego najmłodszych lat te walory, które będą potrzebne przy zbiorowej obronie przeciwgazowej.

(d. c. n.).

KRONIKA GAZOWA

POLSKA

Zastosowanie masek w przemyśle.

Wiele zakładów przemysłowych a głównie górniczych wymaga w pewnych działach pracy użycia przez personel robotniczy masek oraz aparatów tlenowych, umożliwiających pracę w warunkach bezpieczniejszych oraz zdrowotnych.

To też wspomniane instytucje obowiązane są stosować maski i aparaty ochronne tam, gdzie wymagają tego warunki. Kontrolę nad zaopatrzeniem robotników w odpowiedni sprzęt sprawują właściwe inspektoraty pracy.

Zarząd Główny L. O. P. P. pragnąc przyjść z pomocą fachową organom kontrolnym inspektoratów zwrócił się do Min. Pracy i Opieki Społecznej z propozycją zorganizowania dla delegatów wszystkich inspektoratów pracy specjalnych kursów instruktorskich z dziedziny użycia masek oraz aparatów ochronnych.

Poza tem L.O.P.P czyni odpowiednie starania, zmierzające do wyeliminowania sprzętu pochodzenia zagranicznego.

Tępienie szkodników roślinnych.

Tępienie szkodników roślinnych przy pomocy gazów jest u nas w kraju mało znane, a w praktyce nie stosowane.

Celem uświadomienia sfer zainteresowanych oraz zorganizowania należytej akcji, Zarząd Główny L.O.P.P. przystąpił do organizacji specjalnego referatu, który współpracuje już ściśle z kierownictwem Stacji Ochrony Roślin w Warszawie.

W związku z powyższem Zarząd Główny L.O.P.P. wydaje drukiem ilustrowaną broszurę prof. dr. K. Strawińskiego p. t. „Tępienie szkodników roślinnych".

Meteorologja dla celów gazowych.

Meteorologja pasiada dla obrony przeciwgazowej pierwszorzędne znaczenie. Obejmuje ona przedewszystkiem pomiary wiatrów przyziemnych.

Z inicjatywy Zarządu Głównego L.O.P.P. i w porozumieniu z Państw. Instytutem Meteorologicznym pomiary te prowadzić będą drużyny harcerskie, które zostaną w najbliższym czasie zaopatrzone przez L. O. P. P. w niezbędne przyrządy pomiarowe.

Budowa schronu gazowego.

Z wielkiem uznaniem podnieść należy pracę w o. p. g. Warszawskiej Straży pożarnej, która ostatnio rozpoczęła z inicjatywy Komendanta pana Prokopa budowę schronu.

Nowe wydawnictwo gazowe.

Wyszła drukiem broszura p. t. „Widmo wojny gazowej" upiorną wizją autora ppłk. dypl. Matunka Ottona, omawiająca obronę gazową ludności cywilnej w przyszłej wojnie.

Broszura zasługuje na specjalne uznanie ze względu na obszerne i rzeczowe ujęcie problemu ewakuacji ludności cywilnej oraz planowej akcji ratownictwa.

Regulamin marszu w maskach.

Zarząd Główny L.O.P.P. opracowywa „Regulamin marszu w maskach", który obowiązywać będzie przy organizowaniu zawodów marszowych w maskach.

Urządzony w roku ubiegłym I marsz przez Komitet Stołeczny L. O. P. P. dał nadzwyczaj dodatnie wyniki.

Również ukaże się regulamin zawodów eliminacyjnych dla drużyn o. p. g.

ESTONJA

M. S. Wojsk. zażądało od czynników administracyjnych, ażeby nowa ustawa budowlana uwzględniła wymagania obrony przeciwgazowej w nowobudowanych domach.

W domach tych mają być budowane schrony, gdyż dla Estonji, jako państwa małego, kwestja schronów przedstawia pierwszorzędne znaczenie. Zwlekanie z budową schronów mogłoby zdaniem M. S. Wojsk spowodować wielkie straty dla Estonji.

FRANCJA

Manewry lugduńskie.

Po manewrach lugduńskich stwierdzono, że nieskuteczność dotychczas stosowanych środków obrony przed napadem gazowym wymaga trzymania w pogotowiu dla ludności cywilnej dostatecznej ilości masek.

Ponieważ jednak nie jest możliwe zaopatrzenie całej ludności wielkiego miasta w maski należy w chwili poważnej ewakuować większość ludzi.

ITALJA

Nowy typ aparatu tlenowego.

Znana fabryka wyrobów gumowych oraz sprzętu obrony przeciwgazowej „Pirelli" w Medjolanie opracowała nowoczesny typ aparatu tlenowego izolacyjnego dla celów O. P. G. i przystąpiła do produkcji tegoż.

Aparaty te pod względem konstrukcyjnym dorównywać mają najlepszym typom niemieckim, będąc pod względem ceny konkurencyjne.

JAPONJA

Stłumienie powstania przy pomocy gazów.

Podczas tłumienia powstania tubylców na Formozie wojska japońskie miały stosować gazy bojowe, w rezultacie czego powstanie wkrótce stłumiono, wielu powstańców zginęło.

WĘGRY

Przykazania obrony przeciwgazowej.

W wydanej książce, p. t. „Przykazania obrony przeciwgazowej" autor płk. w stanie spoczynku Petroczy b. szef Dep. Lotn. w węgierskiem Min. Handlu i Przemysłu apeluje drogą przykazań obrony przeciwgazowej do społeczeństwa, ażeby organizowało Ligę Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, stawiając jako na wzór Polskę, której poświęcił wiele miejsca, podkreślając niejednokrotnie sprawną organizację i zasługi L. O. P. P. w Polsce.



Do ogółu naszych młodych Czytelników.

„Lot Polski" stał się dwutygodnikiem. Zwiększył dwukrotnie miły i coraz więcej zacieśniający się kontakt z Czytelnikami. Czytelników tych jest coraz więcej. Wzrastają również wymagania. Jednego interesuje pewna dziedzina, drugiego zupełnie inna.

„Lot Polski", wielki przyjaciel młodzieży, pragnie zadowolić wszystkich, a w szczególności Was młodych, którzy stanowicie przyszłość lotniczą Polski.

W „Dziale Młodzieży" znajdziecie wszystko co może Was zaciekawić: modelarstwo, wiadomości bieżące, beletrystyka, odpowiedzi na zadawane pytania, lub ciekawy artykuł Każdy numer naszego pisma przyniesie Wam coś zajmującego Gdybyście jednak pragnęli czegoś, mieli jakieś wątpliwości, życzenia, pytania, to pamiętajcie Mili Czytelnicy, piszcie. Pragniemy stać się nietylko źródłem informacyj lotniczych, ale odzwierciadleniem Waszego młodego życia.

Wierzymy że dopomożecie nam w tem zadaniu, że kontakt i przyjaźń nasza wzrośnie jeszcze. Zwracamy się na tem miejscu do Czytelników piszących z prośbą o nadsyłanie artykułów, lub nowel lotniczych. Jeśli będą dobre, wydrukujemy je chętnie. Czekamy...

Redakcja.

BOBY.

Wróg Współczesności

(*opowiadanie*).

Jerzy Brodzicz od czubka swej doskonale wypomadowanej, okrągłej głowy, aż do wydłużonych koniuszków modnych bucików był młodzieńcem w całem tego słowa znaczeniu ultra współczesnym. Z nauką szło mu wprawdzie nieco gorzej, ale za to posiadał w klasie mir niesłychany.

Sam nie spostrzegł się kiedy wyrósł na „autorytet".

Gdy zrozumiał to, nadął się dostojeństwem i dumą jak indyk. Pęczniał, puszył się i imponował tem więcej.

„Autorytety" są zazwyczaj oryginalne. Jerzy również pragnął stać się oryginalnym. Jego najbardziej swoistym pomysłem była paradoksalna maksyma rzucona klasie jak rękawica.

— Nie modnie jest dziś zajmować się rzeczami modnemi.

W powiedzeniu tem klasa wyczuła posmaczek genjuszu.

Brodzicz wystąpił z całą zaciekłością przeciw współczesnym strojom (sam pomimo nieposzlakowanego przedziałku starał się nadać swemu wyglądowi pewne cechy cyganerji), współczesnym książkom, a zwłaszcza przeciw nowoczesnym wynalazkom.

— Czy może być coś bardziej idjotycznego od lotnictwa, lub radja? To dobre dla matołków. Nam, ludziom ducha nie potrzebna jest mechanizacja intelektów. Drwimy sobie z cywilizacji i nieudanych prób ludzkich płazów wzbicia się w przestworza. Nie oderwą się nigdy od ziemi. Podczas gdy my, nie uznający szablonu, ani przeciętności potrafimy latać skrzydłami wyobraźni. To znacznie piękniejsze.

Klasa była zachwycona. Wielki umysł. Nieprzeciętna jednostka. Co za śmiałość sądów.

Podczas „tygodnia lotniczego" nikt z klasy nie poszedł na odczyt L. O. P. P., natomiast wysłuchano wesołej pogadanki genjalnego Jurka na temat „Dlaczego drwię sobie z algebraicznych endeków (czytaj niedostatecznych).

Znowu podziwiano indywidualność.

Pewnego dnia dzienniki doniosły, że słynna francuska lotniczka Simone Dolbeau wyląduje w stolicy. Dzienniki rozpisywały się o jej brawurowym locie przez Atlantyk i o innych jej „wyczynach". M-elle Dolbeau zorganizowała wyścig z młodą polską lotniczką p. Wandą Połońską na trasie Paryż — Warszawa.

Cała Polska podniecona była wynikami wyścigu. Robiono zakłady. Wróżono wyniki.

Cała Polska, ale nie kl. VI gimn. Chrobrego.

Odbyto nawet zebranie koleżeńskie.

— Oczywiście, nikt z nas nie pójdzie na lotnisko? — spytano Brodzicza.

— Nigdy nie można mówić „oczywiście", to trąci szablonową banalnością Właśnie, że pójdziemy wszyscy. Wszak chodzi się do cyrku. Ludzie intelektu przyglądać się będą zmechanizowanym ludziom materji.

* * *

Poszli.

Mała, szara gromada uczniów — ludzi ducha, wśród tysiącznego zdenerwowanego tłumu. Lotniczki spodziewane były w krótkim czasie.

— Hallo, hallo! Tu Aeroklub Polski! Otrzymaliśmy depeszę, że obie lotniczki opuściły Wrocław. M-elle Dolbeau wystartowała o godz. 13 min. 14, panna Połońska wzbiła się w powietrze o 11 minut później. Pierwsza lotniczka jest spodziewana u nas w przeciągu kwadransa— wielki megafon umilkł.

Szmer przebiegł tłumy. Wanda Połońska przegra, nasza rodaczka nie oprze się świetnej gallijskiej konkurentce. Szkoda. M-elle Simone jest b. miła, ale gdyby tak Polka.

Brodzicz stał i patrzał z wyrazem niesłychanej wyższości na tłum.

— Bydło! — wyseplenił. — Nic z ducha, sama materja.

Nagle na horyzoncie ukazały się dwa szybko rosnące punkciki. Parę tysięcy par oczu wbiło się w te punkciki.

— Lecą! Która zwycięży, która?

— Hallo! Aeroklub Polski! 2 awionetki nadlatują, awionetka francuska prowadzi, polska podąża wślad za nią.

Znów szmer krótki jak iskra elektryczna przebiega tłumy i urywa się. Parę zdławionych pytań, wykrzykników i cisza. Nawet Jerzy nie śmie mówić w tej chwili.

— Hallo! obie awionetki zrównały się i szykują się do lądowania, robiąc rundę nad lotniskiem.

Ktoś woła:

— Wanda brawo, Wandziu! Nie daj się.

Ktoś śmieje się nerwowo.

— Awionetka polska prowadzi! — huczy megafon. Tłum entuzjazmuje się. Krzyczy.

Nagle M-elle Dolbeau zniża gwałtownie lot. Pikuje na łeb na szyję, ryzykując połamanie sobie wszystkich kości. Manewr niespodziewany.

Chwila wahania. Polka robi to samo.

— Prędzej, prędzej! — woła Boleś, najlepszy przyjaciel Jerzego — człowiek ducha.

Za późno, awionetka francuska dotyka kołami lotniska. Roluje.

Rozlegają się brawa. Krótkie, kurtuazyjne, niechętne. Ambicja narodowa została podrażniona.

W 45 sekund później Polka ląduje również

Wita ją grzmot oklasków.

— Dzielnie się spisała. Wszak Francuzka jest asem nielada.

— Głupia szopa — mówi Boleś do Jerzego starając się naprawić wrażenie swego niewczesnego entuzjazmu.

Lecz Jerzy milczy blady.

— Co ci jest? Co się stało?

Milczenie.

— Mówże na Boga. Gniewasz się?— pyta niespokojnie Bolek.

Nagle stała się rzecz zupełnie nieoczekiwana W kącikach, w samych koniuszkach Jerzowych ócz błysnęły łzy.

Próbował bronić się. Machnął desperacko ręką. Wreszcie wyszeptał.

— Jesteśmy durnie. Wy i ja. Ot co. Lotnictwo to piękna rzecz.



KRONIKA MŁODZIEŻY.

Konkurs modelarski

W gimnazjum państwowem w Kocku odbył się niedawno pod przewodnictwem prof. Mrozowskiego konkurs prototypów modeli wodnopłatowców. Prototypów takich zgłoszono siedem. Zostały one wypróbowane na basenie gimnazjum.

Pierwszą nagrodę przyznano uczniowi kl. VI Bolesławowi Niedzielskiemu. Widzimy, że nawet zima nie może powstrzymać zamiłowania młodych.

Lotnictwo na falach eteru

Jak wiadomo L. O. P. P. organizuje co tydzień pogadanki lotnicze przed mikrofonem „Polskiego Radja" pod nazwą „Chwilek lotniczych".

Treścią tych pogadanek (wygłaszanych we wtorki o godz. 15 min. 35) są najrozmaitsze zagadnienia, lub dziedziny lotnicze, omawiane przez prelegentów-fachowców, a także nierzadko feljetony, lub opisy wyczynów powietrznych.

Nie wątpimy, że wielu naszych Młodych Czytelników słucha oddawna „Chwilek lotniczych", z których człowiek interesujący się lotnictwem może nieraz w sposób przystępny i przyjemny nauczyć się czegoś pożytecznego. Ciekawi jednak jesteśmy jaki rodzaj „chwilek" odpowiada Wam najlepiej. Otwieramy dyskusję, prosząc o wypowiadanie się w tej sprawie.

SKRZYNKA POCZTOWA

PP. T. Chromiński i W. Lewandowski — Kraków. Zgodnie z życzeniem zwróciliśmy się do pana Kazimierza Błaszczyńskiego z prośbą o plan modelu „Żuk".

„Żuk" zostanie zamieszczony w jednym z najbliższych numerów „Lotu Polskiego".

P. J. Cieślewski — Warszawa. Nadesłany rękopis pomimo pewnych usterek stylistycznych, które pozwolimy sobie poprawić nadaje się. Zamieścimy. Radzimy Panu jednak wczytać się trochę w prozę Sienkiewicza i Żeromskiego.

MODEL W. W. 100.

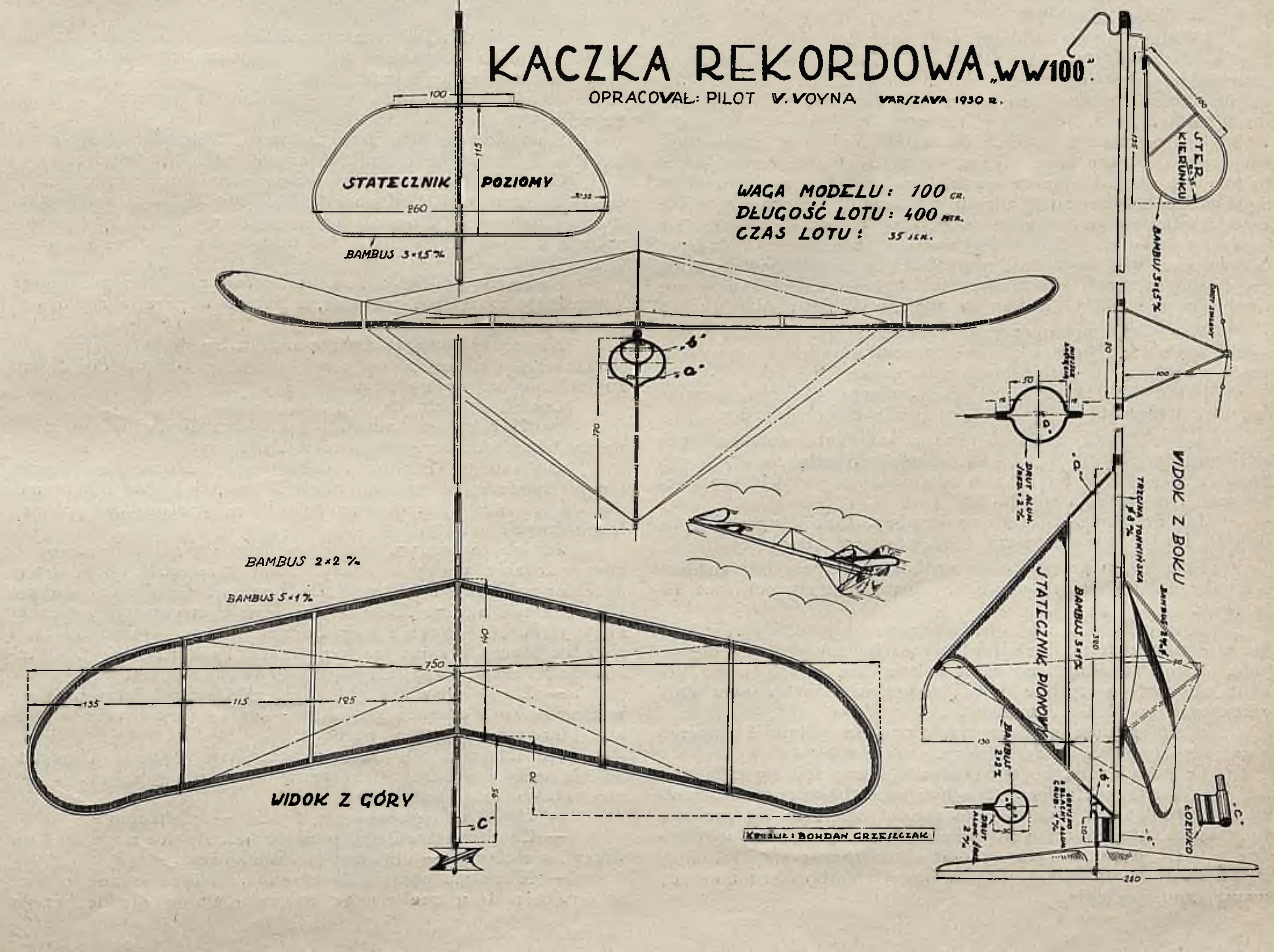
(Kaczka rekordowa).

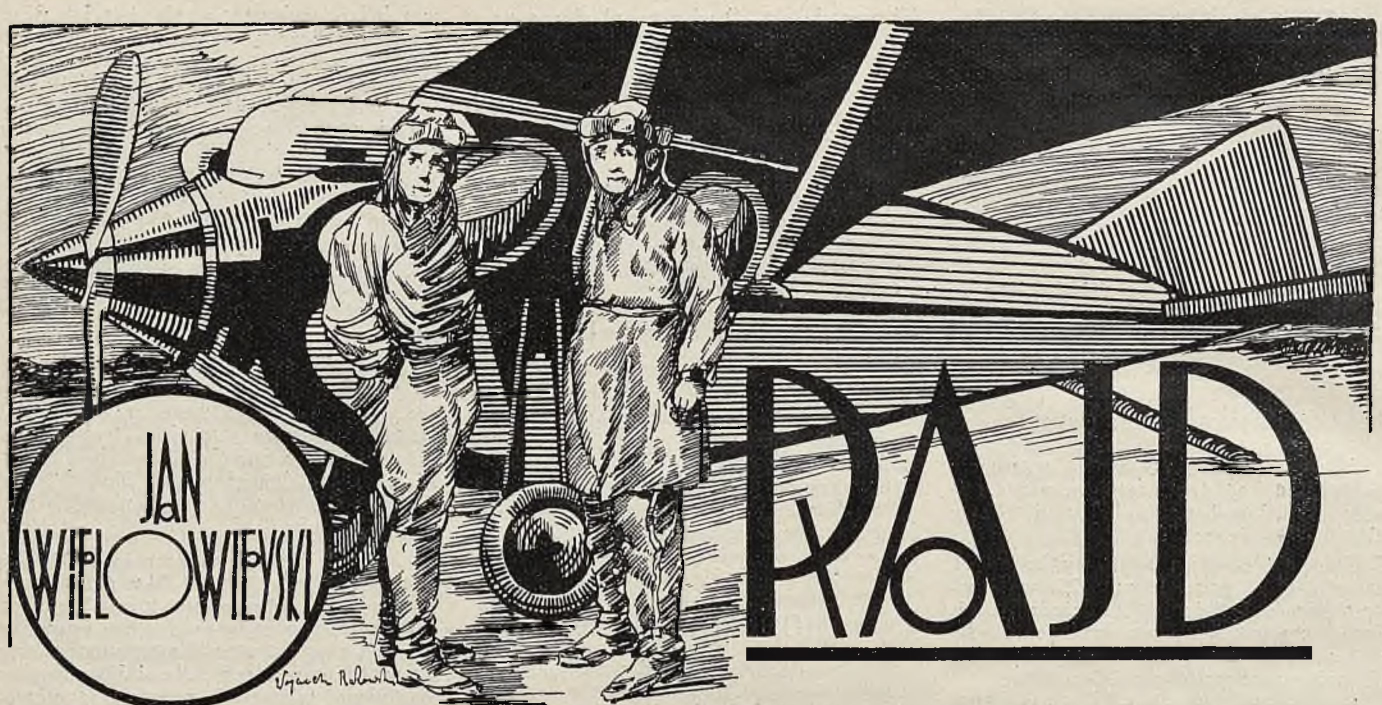
Opracował instr. pilot W. Woyna.

Model niniejszy należy do jednej z najlepiej latających kaczek. Podczas konkursu modeli w czewcu r. b. był jedynym modelem, który dokonał pełnego lotu, aż do zupełnego wykręcenia się śmigła, uzyskując największy dystans osiągnięty na lotnisku t. j. 328 metrów. Lot odbywał się w warunkach bardzo ciężkich. Model ten lata przy każdej pogodzie, nie wyłączając deszczu. Odznacza się bardzo silną konstrukcją, przy niedużej jak na jego wielkość wadze, która wynosi 75 gr. bez gumy. Z gumą ważyć będzie 100 — 115 gr. w zależności od ilości gumy, którą trzeba zmniejszać lub zwiększać, stosując się do warunków atmosferycznych. Model wyróżnia się zupełnem pominięciem przy budowie drzewa, za wyjątkiem śmigła.

Cały zbudowany jest z bambusu, trzciny tankińskiej i aluminjum. Stery, skrzydła, podwozie wykonane są z bambusu, Belki kadłubowe z cienkiej trzciny tankińskiej pierścienie do podwozia i koziołki z drutu aluminjowego. Koziołek kadłubowy usztywniony jest cienkiemi sznurkami stalowemi.

Model można rozbierać i składać w przeciągu 3—5 minut. Ster górny przesuwany, dla regulowania lotu. Stabilizator boczny, umieszczony na podwoziu nieruchomy, zaś ster boczny umocowany, na przodzie, na drucie aluminjowym przez wyginanie takowego, pozwala regulować kierunek modelu. Płaszczyzny pokryte są fularem, mocno naciągniętym i usztywnionym przez pokrycie go cienką warstwą cellonu, który uzyskać można przez rozpuszczenie małej tafelki celulojdu w acetonie.





Winkowski obejrzał się. Zaremba stał jeszcze przy stoliku komisarza sportowego i przeglądał świeżo dostarczony biuletyn meteorologiczny. Wobec tego zamknął gaz i wysiadł z maszyny.

— No?...

— Zgadza się, przepowiednie te same co w Pau, można lecieć.

— No to jazda...

— Mamy czas. Musimy dociągnąć dziś tylko do Sewilli.

— Dlaczego? — obruszył się Winkowski. — Zdążymy jeszcze dolecieć zpowrotem do Madrytu. Patrz jak Anglicy są już daleko... wyprzedzili nas o dwa dni, Irvin dolatuje już do Wiednia.

— No, to co z tego?... Nie sztuka dolecieć, trzeba jeszcze mieć najlepszy czas. Grunt to meteorologja, mówiłem ci to już tyle razy. Widzisz bracie, dowiedziałem się tu od jednego Hiszpana, że od Madrytu do Sewilli wieczorem wieje zawsze silny wiatr północno-wschodni, a rano odwraca się i wieje z południa Jak wylecimy przed wieczorem z Madrytu będzie nam wiał w ogon i popychał; to samo będzie rano. Gdybyśmy wracali wieczorem miałbyś go cały czas w nos i robiłbyś nie 200 a 120 klm na godzinę. Widzisz gdzie racja...

Winkowski nie oponował. Zaremba był jednym z niewielu w Polsce pilotów, którzy ukończyli kurs lotów szybowcowych i znał się na meteorologji jak rzadko kto.

Przed pół rokiem pobił pod Lwowem rekord Grzeszczyka, utrzymując się w powietrzu przeszło cztery godziny.

A wiadomo przecie co znaczy w lotach szybowcowych znajomość meteorologji. To też Winkowski zdał na niego całkowicie kierowanie lotem, sam ograniczając się tylko do pilotowania i doglądania silnika.

Jak dotychczas, lecieli znakomicie. Silnik sprawiał się dobrze, bo też wyregulowany był... pierwsza klasa!

Tym razem przygotowali się do rajdu specjalnie sumiennie, aby uniknąć niespodzianek, które spotkały ich dwa lata temu.

Nowe „R. W. D. 6", przeznaczone na rajd, gotowe były już w końcu kwietnia, mieli więc czas wytrenować się doskonale. Latali godzinami po całej Polsce, nie zważając na pogodę. Poznali wszystkie lotniska krajowe. W jednym dniu przebywali po 1500 kilometrów.

Przed samym rajdem zmieniono im silnik i polecieli z całą drużyną polską do Berlina.

Tu już na lotnisku w Staaken zgromadziła się elita najlepszych lotników Europy. Przybyli niemal wszyscy uczestnicy poprzednich konkursów. Na starcie znalazło się przeszło sto maszyn, najnowszej konstrukcji. Obok pilotów do zawodów stanęli w pierwszym rzędzie konstruktorzy, wysilający się od lat na stworzenie najdogodniejszej i najtrwalszej maszyny turystyczno-sportowej.

W tym roku, w przeciwieństwie do poprzednich konkursów, próby techniczne przeprowadzono przed rajdem.

Najwyższą ilość punktów zdobyli znów Niemcy Fritz Langer, pilot-oblatywacz z fabryki Junkersa i znany sportowiec dr. Otto Juss.

A potem już zwartą ławą szły polskie „R. W. D. 6", przedzielone tylko niemiecką maszyną B. F. W., która stanęła szósta z kolei.

Winkowski i Zaremba znaleźli się na trzeciem miejscu, co było nielada sukcesem wobec niepowodzeń polskiej drużyny na ostatnim konkursie.

Po skończeniu prób nastąpiła krótka przerwa i zaczął się rajd.

Startowali do lotu na przestrzeni 7.560 kilometrów z lotniska w Tempelhofie w kolejności wyciągniętych numerów.

Co dwie minuty wylatywała w powietrze maszyna i odrazu brała kurs na zachód do oddalonego o 201 klm Brunświku.

Winkowski i Zaremba wyciągnęli numer 19. Gdy osiemnasta z kolei maszyna nikła na horyzoncie starter dał znak chorągiewką.

Zaremba podłożył książkę lotów pod stempel zegara kontrolnego i nacisnął przycisk, a potem w paru skokach dopadł maszyny.

Nie zdążył jeszcze dobrze usadowić się w kabinie gdy Winkowski dał już pełny gaz i ruszył do startu. Po chwili znaleźli się już w powietrzu.

Lecieli na pełnych obrotach silnika.

Po 75 minutach lądowali już w Brunświku. Czas mieli niezły, chciaż dali się wyprzedzić Anglikom.

Od samego Berlina Anglicy wzięli odrazu mordercze tempo, zamierzając prawdopodobnie tak, jak dwa lata temu, pierwsi ukończyć rajd i nadrobić tem stracone w próbach technicznych punkty.

Już na pierwszym etapie wysunęli się na czoło zawodników, osiągając najlepsze czasy. Rajd prowadził major Irvin, dyrektor zakładów lotniczych „De Havilland Moth" na nowiutkim 180-konnym Moth'ie. Tuż za nim lecieli zwycięzca poprzedniego rajdu kpt. Brook i lady Cooner. Czwarte miejsce zajął Niemiec Maus, a zaraz za nim szedł Francuz Beloit. Winkowski i Zaremba znaleźli się na siódmem miejscu.

— Źle — oświadczył Winkowski dowiedziawszy się w Brunświku o czasach Anglików — gotowiśmy stracić te punkty, które zdobyliśmy w próbach.

Ale Zaremba nie przejmował się tem zbytnio. Uśmiechnął się tylko i zażądał biuletynów meteorologicznych. Przyniesiono mu je niezwłocznie.

— Grunt to meteorologja, bracie — oświadczył.

— Co tu meteorologja pomoże, jak Anglik ma o 20 koni więcej w motorze — obruszył się Winkowski.

— Niech mu pójdzie na zdrowie. Wiedz jednak o tem, że oprócz motoru trzeba mieć trochę oleju w głowie, czego

zdaje się tobie brakuje — odpowiedział Zaremba i zagłębił się w biuletynie.

Winkowski zajął się motorem. Pilnie kontrolował jak mechanicy nalewali mu benzynę do zbiorników. Sam obejrzał świece i zapuścił motor.

Tymczasem Zaremba skończywszy obliczenia wiatrów, sposobem tylko sobie wiadomym, zbliżył się do maszyny.

— Gotowe?

— Już...

— No to lecimy. Weźmiesz odrazu tysiąc metrów i jazda na tej wysokości do samego Frankfurtu.

Winkowski przeraził się nie na żarty.

— Co ty gadasz Stasiu? Po co marnować czas i benzynę na taki pułap .. lecimy prosto...

Ale Zaremba uśmiechnął się.

— Wiaterek przyjacielu, grunt to wiaterek — odpowiedział — tam będziesz go miał prosto w ogonek, gdy tymczasem niżej będzie ci wiał z boczku.

Winkowskiego nie bardzo to przekonało, ale postanowił zaryzykować. I okazało się, że Zaremba miał słuszność.

Na 273 kilometrach, dzielących Frankfurt od Brunświku nadrobili sporo. Mieli już teraz czas jednakowy z lady Cooner. Wyprzedzali ich tylko jeszcze Irvin i Brook.

W pierwszym dniu wieczorem przylecieli do Calais ostatni, o godzinie 7 wieczorem.

Gdy Winkowski zajęty był wtaczaniem maszyny do hangaru, Zaremba wgłębił się znów w biuletyny meteorologiczne.

Po kolacji odbyli naradę.

— Musimy się śpieszyć — mówił Zaremba. Z południa nadciąga niż barometryczny, około dwunastej nad kanałem zacznie się tańcowanie i wtedy niema co myśleć o porządnym przelocie... jeśli wogóle wypuszczą kogo z Anglji.

Przewidywania Zaremby spełniły się co do joty. Zaledwie opuścili brzegi Anglji horyzont zaczął się powlekać czarnemi chmurami, pędzonemi silnym wiatrem. W połowie drogi nad kanałem złapał ich deszcz, ale zdążyli jeszcze na szczęście wylądować zanim zaczęło się na dobre. W parę minut później wiatr się wzmógł, a w pół godziny rozpętała się burza. Anglicy, którzy wylecieli po nich, stracili na przelot o kilkadziesiąt minut więcej.

Gdy się uciszyło nieco Anglicy wystartowali zaraz dalej do Paryża. Winkowski chciał lecieć razem z nimi, ale Zaremba sprzeciwił się temu.

— Poczekamy na lepszy wiatr, nie pali się...

Tymczasem nadlatywać zaczęły z Anglji pozostałe maszyny i ruszały zaraz w dalszą drogę. Przez Calais przeszły już z powrotem wszystkie maszyny polskie, większość niemieckich i angielskich, dwie francuskie, a oni ciągle czekali. P. 3 spędziła te noc w hangarze lotniska St. Inglewert.

— Kiedyż wreszcie polecimy dalej? — niecierpliwił się Winkowski.

— Mamy czas do wieczora — usłyszał w odpowiedzi — wystartujemy o piątej, byle odbyć dziś chociaż jeden etap, żeby nie mieć punktów karnych.

Trzecią noc spędzili w Paryżu. Tymczasem wiatr odwrócił się i Zaremba nie stawiał już przeszkód, przeciwnie naglił do lotu.

Wystartowali zaraz po otwarciu kontroli i już o pierwszej byli w Pau.



..."potem poczuł, że leci głową na dół wisząc na pasach..."

Tu czekała ich niespodzianka. Zastali kilkadziesiąt maszyn, stojących w hangarach, wśród nich pięć polskich.

— Prosimy o benzynę i lecimy zaraz dalej — zwrócił się Zaremba do komisarza technicznego.

— Niestety proszę panów start wstrzymany dla wszystkich od rana. Nad Pirenejami panuje silna burza. Przelot bardzo niebezpieczny...

— Mamy szczęście — zawołał, usłyszawszy to Winkowski — zupełnie jak dwa lata temu.

Na lotnisku dowiedzieli się, że dwadzieścia pięć maszyn, w tem osiem angielskich i trzy polskie, przeleciały przez Pau wczoraj popołudniu

— Bardzo się śpieszyli... wzięli tylko benzynę i zaraz polecieli dalej — objaśniał ich uprzejmie telegrafista. — Mieliśmy już wiadomości, że wylądowali szczęśliwie w Saragossie.

— Kiedy zaczęła się burza?...

— W nocy, tak że już od samego rana komisarz sportowy zamknął start.

— No to niema co, chodźmy spać.

Winkowski był zły. Znów przyjdzie siedzieć w tej przeklętej dziurze. Żeby to przynajmniej zatrzymano ich w Paryżu, tam wiedziałby co robić z czasem, ale w Pau... Ostatecznie uznał radę Zaremby za najsłuszniejszą i machnąwszy ręką pojechał do hotelu.

Tymczasem nad wieczorem zaczął kropić deszcz. W nocy całe niebo zaciągnęło się ciężkiemi, ołowianemi chmurami i rozpadało się na dobre. Na lotnisku potworzyły się małe, lśniące jeziorka.

— Pójdę zobaczyć co słychać — oświadczył Zaremba.

Wrócił po godzinie.

— No? — zapytał Winkowski, przeciągając się w łóżku.

— Nic...

— Jakto nic?

— Zwyczajnie... zanosi się na dłuższe siedzenie.

— Widzisz, co znaczy twoje zwlekanie — zaczął tonem wymówki — bylibyśmy już dawno w Hiszpanji, gdyby nie to czekanie w Calais

Przed wieczorem Zaremba znów pojechał na lotnisko. Dowiedział się, że nad Pirenejami burza się wzmaga. Wysłane na zwiady ciężkie samoloty bombardowe zawróciły z drogi.

— Potrwa ze dwa dni — objaśniono go na stacji meteorologicznej — to tak zawsze bywa.

Właściwie nie było powodu do rozpaczy. I tak im nie liczono tego czasu, spędzonego przymusowo w Pau

Na czwarty dzień wreszcie niebo się wypogodziło i chociaż w górach wiały silne wiatry, komisja sportowa zezwoliła na start. Dłużej już zwlekać nie było można. Główna komisja w Berlinie i tak krzywiła się, że rajd przeciąga się przez to o cztery dni.

Zawodnicy jednak ociągali się ze startem, biuletyny meteorologiczne nie były bowiem zachwycające.

— Będziecie mieć panowie niewesoło nad Pirenejami — opowiadał pilot wojskowy, który właśnie wrócił rano z lotu wywiadowczego w stronę granicy hiszpańskiej.

Ostatecznie jednak nie było na co czekać, należało lecieć dalej.

— Prowadź możliwie najniżej — radził Zaremba tam będzie najciszej. Im wyżej tem silniejszy wiatr w nos.

(d. c. n.).



Autor artykułu kpt. Marjan Farjaszewski pilotował balon „Lwów" podczas „Raidu Balonów Wolnych". Zmuszony do lądowania na Litwie Kowieńskiej, dzieli się poniżej z Czytelnikami „Lotu Polskiego" swojemi wrażeniami.

Jeszcze jedno szarpnięcie i balon zatrzymał się. Czułem dotkliwy ból lewego ramienia.

— Jak się czujesz stary? — zapytałem mego pomocnika por. Stencla.

— Uff! Zdaje się, że żyję, ale i tak udało nam się. Przeklęta pogoda, przeklęta pogoda.

Istotnie, deszcz lał jak z cebra. Czułem się podobny do zmokłej kury, ociekającej strugami dżdżu. Nie wiem czy zdarzyło Wam się Czytelnicy kiedy porządnie zmoknąć, ale tak naprawdę, by ubranie zamieniło się w milusi, chłodny zbiornik wody, w której człowiek chlapie się przy najmniejszem poruszeniu. Jeśli tak, to jak czuliście się wówczas? Co do mnie to „pompa" ta wpływała djablo ujemnie na mój humorek.

Nie wolno nam było jednak myśleć o sobie. Balon przedewszystkiem.

Opróżniliśmy go z gazu. Wreszcie klnąc, złorzecząc i narzekając wygramoliliśmy się z gondoli.

Ciemności nieprzeniknione i ten paskudny zimny deszcz. Przytem nie mieliśmy najmniejszego pojęcia gdzie jesteśmy. Zdawało nam się wprawdzie, że rozróżniamy kontury jakiegoś kościoła i zabudowań wiejskich, ale co to był za kościół i co za wieś, tego nie byliśmy na razie w stanie odgadnąć.

Nie pozostawało nam nic innego jak czekać na ukazanie się jakiejś istoty ludzkiej, u której możnaby zasięgnąć języka.

Na szczęście nie czekaliśmy długo. Wśród ciemności nocnych błysnęło światło. Mignęło, ukazało się, znowu znikło. Wkrótce można było wyraźnie zauważyć, że światełko porusza się, a co więcej, zbliża się do nas.

Po upływie kilku minut ujrzeliśmy wysoką, barczystą postać, która z beztroską świeciła nam w oczy wielką karbidową latarnią, wiodącą swój rodowód zapewne od jakiejś wykwintnej karety.

— Hej, panie, nie świeć pan tak w oczy! — zawołałem.

Postać stanęła jak wryta, nie przestając jednak razić nasze tęczówki karbidowem światłem.

— Niech pan łaskawie nie świeci, bo można oślepnąć — powtórzyłem.

Milczenie.

— Gdzie jesteśmy?

Milczenie.

— Niemowa, czy co? Może powie nam pan gdzie jesteśmy?

— To samo milczenie i bezruch. Wreszcie nieokreślony ruch ręką.

— A ta na Litwie! — to rzekłszy obywatel zrobił prawidłowy odwrót „cofając się w pełnym porządku na z góry obrane pozycje", krócej mówiąc oddalił się pośpiesznie w kierunku wsi.

Nie pomogły nasze wołania i istna sfora pytań, którą puściliśmy w ślad za nim. Nie mogliśmy nic zrozumieć. Kiej licho „Litwa", chyba wioska „Litwa", bo niemożliwe abyśmy mieli przelecieć granicę.

* * *

A jednak tak było. Wylądowaliśmy o 35 klm od granicy polskiej na Litwie Kowieńskiej we wsi Żmujdki, powiatu Wiłkomirskiego. Znajdowaliśmy się obecnie w pokoju nauczycielskim szkoły, dokąd nas gościnni Litwini zaprosili.

Od chwili zniknięcia milczącej i mokrej postaci z latarnią, nie musieliśmy długo czekać, zaalarmowana przez nią wieś wyległa gremjalnie na nasze spotkanie. Nie okazywali żadnych wrogich zamiarów, ciekawość raczej, połączona z dumą, że właśnie spadliśmy u nich a nie gdzie indziej.

Zażądaliśmy zawiadomienia władz o naszym wypadku. Chodziło nam o zabezpieczenie balonu i wyjaśnienie sprawy powrotu do kraju. Powiedziano nam, że posterunek policyjny znajdujący się w sąsiedniej wsi został już zawiadomiony telefonicznie.

Jak dowiedzieliśmy się później, zaszedł w związku z tem dosyć zabawny incydent. Lecąc w ciemności wywróciliśmy balonem słup telegraficzny (co było właściwą przyczyną naszego przymusowego lądowania). Wypadek ten spowodował uszkodzenie linji telefonicznej.

Posterunek policji zrozumiał zamiast b a l o n — b a t a l j o n.

B a t a l j o n p o l s k i z 2 o f i c e r a m i! Rany Boskie to wojna!

Posterunek policji ewakuował się czemprędzej do pobliskiego miasteczka, zawiadamiając po drodze przerażoną ludność o nowoczesnym najeździe na Litwę. Dopiero nowy telefon rozproszył obawy dzielnych sług sprawiedliwości.

Powróćmy jednak do naszego balonu. Zostawiliśmy go pod opieką paru chętnych obywateli, a sami schroniliśmy się przed deszczem do wspomnianej szkoły wiejskiej. Podążył za nami tłum wieśniaków.

Piec aż pałał od gorąca. Zdjęliśmy więc skórzane kurtki.

Dopiero teraz nasi gospodarze dowiedzieli się, że jesteśmy oficerami. Ku naszemu zdumieniu wiadomość ta zdawała się ich cieszyć. Żadnych wrogich odruchów, przeciwnie, wiele życzliwości i sympatji.

Z całej gromamdy, nie wykluczając nauczycielek, tylko 3-ch wieśniaków mówiło po polsku. Stali się oni naszymi tłumaczami. Rozmawiali z nami śpiewnym litewskim akcentem w pełnem poczuciu ważności chwili i powierzonej im czynności.

— Ładne mundury mają „polskie oficery" — zauważył któryś.

— A wasze nie ładne?

— Ta nasze i ładniejsze, ale zawsze co polskie, zaraz pana poznać.

— Nie lubicie tu Polaków, gospodarzu? — pytałem dalej.
— Czemuż nie mamy lubić, przecie nie skrzywdzili?
— Tylko Wilno oddajcie — dorzucił inny.
— Ta ty brateńku nie wymawiaj gościom — bronił mnie pierwszy rozmówca. — Zabrali nasze Wilno. Potrzymają, potrzymają, wreszcie opamiętają się puszczą i znów wszystko będzie dobrze.

Po smacznem śniadanku w towarzystwie oficerów policji, odjechaliśmy samochodem do odległego o 15 km. miasteczka Wiłkomirska, gdzie zbawczy eskulap próbował opatrunkami przyjść z pomocą naszym nieco nadwerężonym upadkiem powłokom doczesnym.

Dwie godziny potem miękkie resory dostojnego Fiata kołysały nas po nierównościach dawniejszego traktu carskiego, łączącego Wilno z Petersburgiem. Jechaliśmy do Kowna.

W podróży tej towarzyszył nam naczelnik polic i wiłkomierskiej, gentleman miły, starający się usilnie urozmaicić nam drogę rozmaitemi objaśnieniami.

Przez dłuższy czas toczyliśmy się wzdłuż rzeki Świstej, będącej dopływem Niemna. Widok prześliczny. Wody rzeki wezbrane deszczami toczyły nurt potężny, zielono-szary, rwący naprzód jak przeznaczenie uwożące nas w kierunku wrażego Kowna, stolicy polakożerców.

Ale nie taki djabeł straszny jak go malują. Kowno okazało się wcale ładnem miastem. Ciągnie się ono malowniczo po obu stronach Niemna, połączone wielkim kamiennym mostem.

Mijamy nowy gmach Ministerstwa Skarbu, który na pierwszy rzut oka wzięliśmy za teatr.

Główna ulica. Domy przeważnie dwupiętrowe. Wiele aptek, księgarń i banków.

Dojeżdżamy wreszcie do głównego urzędu policyjnego, skąd wkrótce przewożą nas do Komendy Miasta.

Od tej chwili zostajemy pod bezpośrednią opieką władz armji niepodległej Litwy.

5 dni szpitala! Ha, trudno, co cesarskiego, cesarzowi. Nie spada się bezkarnie po nocy balonem. Ramię dokucza mi nieznośnie. Porucznik również nie czuje się świetnie.

Dwaj żołnierze z bagnetami na karabinach, stojący przy drzwiach zapewne po to byśmy nie myśleli, że jesteśmy u sprzymierzeńców.

— To nasza warta honorowa — śmieje się porucznik.

Wojacy ci nie tyle mieli, jak dowiedzieliśmy się później od siostry, uniemożliwić nam ucieczkę ile nie dopuszczać do rozmówek z przebywającymi na kuracji oficerami litewskimi, którzy z niewiadomych przyczyn mieli djablo dużą na to ochotę. Nigdy w życiu nikt nie ofiarował mi tylu papierosów. Litwini snać są namiętnymi palaczami. Odniosłem wrażenie, że cały oficerski garnizon Kowna poczęstował mnie papierosem. Prócz tego nadesłano nam również sporą ilość rosyjskich gazet i książek. Jak na okrzyczanych wrogów wcale nieźle.

Lekarze i pielęgniarki zwracali się do nas również w tym języku, choć rozumieli wybornie po polsku. Trudno, zakaz. Germanistyczna polityka czynników miarodajnych przemocą narzuca im nienawiść.

Pomimo tego traktują nas więcej niż życzliwie, serdecznie niemal.

W piątym dniu pobytu naszego w szpitalu wręczono nam dokumenty na powrót do Polski.

Wracać mamy wraz z balonem przez granicę łotewską. Wkrótce też wyjeżdżamy w towarzystwie oficera policji.

W drodze pozostawia się nam zupełną swobodę. Wolno nam rozmawiać z kim tylko dusza zapragnie.

Podróżni dowiedziawszy się, że jadą z polskimi oficerami, zasypywali nas gradem pytań.

Wszyscy prawie mówią po polsku.
— Jak tam w Warszawie?
— Czy bardzo nienawidzicie Litwinów
— Czy to prawda o prześladowaniach naszych obywateli w Polsce?
— Ależ nie, nie... — odpowiadamy — nikt tak znowu Litwinów u nas nie nienawidzi. Wmawiają w was to tylko nasi wrogowie.
— My tu też w to nie wierzymy. Lubimy nawet Polaków, tylko nie możemy jakoś dojść do ładu z wam.
— Ha, szkoda...
— Ale nie mówmy o polityce, opowiedzcie nam panowie lepiej o pięknych Polkach. Słyszałem kiedyś o pewnej warszawiance...

Rozmoma ożywia się, staje się coraz bardziej przyjacielska, serdeczna. Biorą w niej udział znajdujący się w wagonie oficerowie litewscy. Nie krępując się rozmawiają z nami po polsku.

Wyrażam radość z tego powodu.
— Mnie to nawet i łatwiej mówić po polsku — zauważa jeden z oficerów — tylko, tylko, że to właściwie nie wolno.

Pewien starszy pan tak się zachwycał sposobnością porozmawiania w naszym języku i popatrzenia na polskie mundury, że przejechał o 3 stacje dalej niż zamierzał pierwotnie.
— Taka okazja nie zdarza się codzień — mruczał — człowiek ma i wrażenie, że jest na Europie zachodniej. Nieprawdaż brateńki?

Oczywiście, przyznaliśmy mu rację, wyrażając i z naszej strony sympatię i radosne zdumienie z powodu życzliwości z którą się na każdym kroku spotykaliśmy.

* *
*

Opuszczając Litwę, nie miałem wrażenia wyjazdu z kraju wrogów.

Sztuczne nienawiści, podsycane przez polityków Moskwy i Berlina są tylko fusami pływającemi na czystych wodach odwiecznej przyjaźni polsko-litewskiej.

Jak groteskowo wygląda obecnie na ścianach urzędów litewskich w Kownie osamotniona pogoń, obok portretu Mickiewicza największego piewcy narodu polskiego, który będąc wielkim Polakiem nie zawahał się nazwać Litwy ojczyzną. Pogoń i Mickiewicz w bliskiem sąsiedztwie obrazu Matejki „Grunwald".

Brak tylko orła białego, a byłoby typowe upiększenie wielu naszych urzędów.

Jak to dobrze być nieraz rozbitkiem balonowym.

Człowiek się wprawdzie źdźiebko potłukł i kapichnę przemókł, emocji się też nałykał coniemiara. Ale za to wraca do Polski pełen otuchy.

Nienawiść litewska jest plotką.

Polityka, polityka i jeszcze raz polityka, niepozwalająca dojrzeć Litwinom własnego zbawienia. Ale zasłona ta spadnie niebawem, jestem teraz tego pewien. Ślepota, czy zła wola kilku ludzi nie może długo otumaniać cały naród.

Naród, któremu każą nienawidzieć!

I znowu nadejdą czasy, w których orzeł biały Rzeczypospolitej towarzyszyć będzie pogoni we wspólnej pracy nad rozwojem i potęgą obu braterskich narodów.

Redaktor: *Jerzy Witkowski* Wydawca: *Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.*

Zakł. Graf. „Drukarnia Bankowa", Moniuszki 11.

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

BIULETYN

L. dz. 13/31 — 1. I. — 15. XII. 1931 r. — Nr. 2 (38)

Nowy Zarząd F.A.I. Na ostatnim Zjeździe F. A. I., który odbył się 1 grudnia r. ub. w Paryżu ukonstytuował się nowy zarząd w następującym składzie:

Prezes F. A. I. Ks. G. BIBESCO (Rumunja)
V-prezesi von HOEPPNER (Niemcy)
płk. MESSNER (Szwajcarja)
hr. d'OULTREMONT (Belgją)
L. CABOT (Stany Zj. Am. Płn.)
Gen. K. A. B. AMUNDSON (Szwecja)
płk. O'GORMAN (Anglja)
R. RUIZ FERRY (Hiszpanja)
Gen. PICCIO (Włochy)
Van den BERCH (Holandja)
L. BLERIOT (Francja)
Sekretarz Generalny P. TISSANDIER (Francja)
Skarbnik G. BESANÇON (Francja)

Przyznanie M. D. P. Komisja Sportowa ARP po zbadaniu przedłożonych dokumentów przyznała następującym osobom Międzynarodowy Dyplom Pilota:

Nr. 176 KARLIŃSKI Antoni ur. 7.XII.1899 m. ur. Taczanów
„ 177 STEFANIUK Kazimierz ur. 2.III.1905 m. ur. Bohukały
„ 178 JUREK Wacław ur. 13.IX.1896 m. ur. Krępa
„ 179 SIDO Józef ur. 17.II.1903 m. ur. Stojańce
„ 180 TONDIS Stanisław ur. 25.IV.1897 m. ur. Warszawa
„ 181 IZYCKI Mateusz ur. 22.II.1898 m. ur. Odessa
„ 182 KOWALCZYK Eugenjusz ur. 19.VIII.1903 m. ur. Warszawa
„ 183 SOŁTYKOWSKI Jan ur. 13.V.1908 m. ur. Kraków
„ 184 ZOŁOTOW Paweł ur. 13.XI.1892 m. ur. Taganróg
„ 185 KORENHENDLER Piotr ur. 29.VI.1900 m. ur. Marynpol
„ 186 Dr. CZARKOWSKI-GOLEJEWSKI Kajetan ur. 20.IV 1897 m. ur. Zagrobek.

WARSZAWA
KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE 11. TEL. 3-70.
KONTO CZEKOWE P.K.O. WARSZAWA 16269.
ADRES TELEGR.: AEROKLUB WARSZAWA.

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
(—) *B. J. Kwieciński*
Sekretarz Generalny.

LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ
BIULETYN
Nr. 36.

STATUT L. O. P. P.

W dniu 19/XII r. ub. p. Komisarz Rządu na m. st. Warszawę zatwierdził Statut L. O. P. P. w nowem brzmieniu, uwzględniającem zmiany przyjęte przez ostatnie Sprawozdawcze Ogólne Zgromadzenie L. O. P. P. z wyjątkiem kat. 4 p. 1, którego zmiana nie została zatwierdzona.

ZARZĄD GŁÓWNY

VIII Tydzień L. O. P. P. Podajemy tekst upoważnienia otrzymanego od Ministra Spraw Wewnętrznych na organizację Tygodnia.

Zaświadczenie.

Na prośbę Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej z dnia 4 listopada 1930 r. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych zezwala wyżej wymienionej Lidze na urządzenie „Tygodnia Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej" w czasie od 7 do 14 czerwca 1931 r. włącznie na cele Ligi na obszarze Rzeczypospolitej za wyjątkiem województwa śląskiego. Na program „Tygodnia" złożą się zbiórki na listy i do puszek, odczyty, widowiska i zabawy. Puszki i listy winny być ponumerowane, zaopatrzone w pieczęć i podpis Komitetu oraz zaświadczone przez miejscowe władze administracji ogólnej.

Zezwolenie niniejsze ważne jest pod warunkiem, że zarówno Liga jak i osoby przez tę Ligę wydelegowane dla celów kwestarskich będą ściśle przestrzegały obowiązujących przepisów.

Za Naczelnika Wydziału
(—) Wojnar.
Radca Ministerjalny.

Zjazd dla buchalterów. Zarząd Główny zwołał na dzień 24 stycznia b. r. Zjazd dla buchalterów Komitetów Wojewódzkich, na którem omówione będą kwestje:

1) Analizy bilansu,
2) Skrótów bilansowych,
3) Sprawozdań finansowych,
4) Analizy poszczególnych rachunków,
5) Pokaz przebitkowego systemu rachunkowości,
6) Pokaz maszyn do liczenia i kartotek.

Na Zjeździe rozważone będą nadto i usunięte wątpliwości, jakie Komitety napotykają w prowadzeniu rachunkowości.

Otwarcie kursu. W dniu 26.I.31 r. nastąpi otwarcie Kursu dla instruktorów lotnictwa i O.P.L. Kurs trwać będzie do dn. 1.III.1931 r.

Kurs instruktorów O. P. G. I klasy.

Na życzenie Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Katowicach Zarząd Główny L. O. P. P. organizuje dla delegatów tegoż Komitetu Kurs Instruktorski I-ej klasy, który rozpocznie się w Warszawie w dniu 15-go stycznia r. b.

Koszty zwiazane z urządzeniem Kursu pokrywa powyższy Komitet.

Nowe wydawnictwa gazowe.

Zarząd Główny L. O. P. P. przystąpił do druku książki p. t. „Chemja gazów bojowych", krótki zarys dla szkół oraz instruktorów O. P. G.

Autorem wydawnictwa jest inż. Stefan Karolec, wykładowca Wojskowej Szkoły Gazowej.

Katalog Przezroczy Gazowych.

Wobec wyczerpania ostatniego nakładu Katalogu przezroczy O.P.G., Zarząd Gł. przystąpił do opracowania Katalogu, który będzie uzupełniony szeregiem nowych przezroczy.

Regulaminy marszów i zawodów O. P. G.

W najbliższym czasie ukaże się staraniem Zarządu Głównego regulamin marszów w maskach oraz zawodów eliminacyjnych O. P. G. do użytku placówek L. O. P. P.

„Chwilki Lotnicze" w lutym 1931 r. od godz. 15.15 do 15.50. 3.II Młodzi w lotnictwie, inż. St. Rudziński; 10.II o komunikacji, kobiecie i awiacji wogóle, p. L. Dura; 17.II Skrzydlate pióra, p. red. J. Piotrowski; 24.II Lotnictwo a prasa, red. J. Lewestam.

KOMITETY WOJEWÓDZKIE

KOMITET WOJ. ŚLĄSKI.

Zgromadzenie programowo-budżetowe. W dniu 13 b. m. odbyło się Zwyczajne Doroczne Ogólne Zgromadzenie programowo-budżetowe Śląskiego Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P.

W zebraniu wzięli udział Delegaci wszystkich Komitetów Powiatowych i Miejskich, Reprezentanci Władz, Organizacji Społecznych i Prasy

Prezes Komitetu Pan Wojewoda Dr. Grażyński powitał zebranych i w krótkich słowach skreślił program prac na rok 1931. Imieniem Zarządu Głównego przemówił Wiceprezes Zarządu Głównego L.O.P.P. Dr. Zenon Martynowicz Dyrektor Państwowego Instytutu Chemicznego. Uchwalono budżet, który w dochodach i rozchodach wykazuje sumę 480.000, zł. Zestawienie dochodów i rozchodów wykazuje niezwykłą żywotność Komitetu, jego wspaniały rozwój i realne podstawy. W tej sumie, tak w dochodach jak i rozchodach uwzględniono składki członkowskie, ofiary, imprezy, dochody przedsiębiorstw, Tydzień i Dzień Loppu, urządzenie lotnisk, budowę lądowisk, sport lotniczy, obronę przeciwlotniczą i przeciwgazową, propagandę, stypendja, organizację placówek nowych i inne.

Program prac przedstawia nam stały rozwój L. O. P. P. na Śląsku, jednak jeszcze niewspółmierny w ilości swojej do liczby ludności Śląska i ogromu zadań L.O.P.P. Dochody oparte przeważnie na pozycji wpływów stałych t. j. drobnych składkach członkowskich. W dziedzinie Obrony Przeciwlotniczej i Przeciwgazowej projektuje się w roku 1931 szkolenie instruktorów, obserwatorów, posterunków obserwacyjno meldunkowych na terenie całego Śląska. Ponadto przewiduje się utworzenie kół szkolnych na na całym Śląsku, otwarcie bibljotek szkolnych, modelarstwo.

W sporcie lotniczym przewiduje się zakup awionetek, urządzenie rajdów, kursy P. W. treningi dla wyszkolonych pilotów i przeszkolenie w Centralnych Szkołach pilotów.

Krótki ten zarys programu na rok 1931 wykazuje dobitnie że Zarząd Śląskiego Komitetu należycie spełnia swoje obowiązki, nadał organizacji tej zdrowe podstawy i przodujące miejsce wśród wszystkich organizacyj społecznych na Śląsku.

Zebranie zakończono apelem Zgromadzonych o wydatną pomoc w realizacji zamierzeń Ligi tak ważnej dla obrony kraju.

Kurs Lotniczy P. W. W czasie od 15 stycznia 1931 r. do 6 kwietnia 1931 r. odbywać się będzie Kurs Lotniczy P. W. zorganizowany przez

Śląski Klub Lotniczy,
Kolejową Lotniczą Kadrę Sportową i
Śląski Komitet Wojewódzki L.O.P.P.

Kurs ma na celu przygotowanie kandydatów do wzięcia udziału w praktycznem wyszkoleniu na przyszłych oficerów i podof. wojska lotn., oraz na samodzielnych pilotów turystycznych i sportowych.

Warunki Przyjęcia:

Na kurs zostali przyjęci słuchacze obojga płci, którzy są:

1) obywatelami Rzeczypospolitej Polski,

2) nie przekroczyli 21-go roku życia.

3) odpowiadają przepisowym wymogom zdrowotnym,

4) posiadają wymagany cenzus naukowy: szkoła wydziałowa, niższa szkoła średnia, szkoła techniczna,

5) zobowiążą się do bezpośredniego przestrzegania obowiązujących na kursie przepisów i regulaminów.

6) Kandydaci na powyższy kurs winni wykazać się zaświadczeniem ukończenia I stopnia P. W. ogólnego. O ile powyższego przeszkolenia nie posiadają winni odbyć je w czasie od 7 stycznia do 31 grudnia 1931.

Ponadto na kurs zostanie przyjęta pewna ilość słuchaczy t. zw. ponadkontygentowych członków śląskich organizacji lotniczych, którzy zobowiążą się do uprawiania sportu lotniczego. Kurs odbywać się będzie w godzinach wieczornych — opłata minimalna — dla niezamożnych przewiduje się zwolnienie z opłat.

Bliższych informacji udziela i przyjmuje zgłoszenia:

Śląski Komitet Wojewódzki L.O.P.P.
w Katowicach
Gmach Wojewódzki
(pokój 876) tel. wewn. 477.

KOMITETY POWIATOWE

Sprawozdanie z VII tygodnia LOPP. Sprawozdanie Powiatowego Komitetu Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej w Bielsku Podlaskim z VII Tygodnia odbytego w czasie od 18 do 25 maja 1930 roku.

Przychód

Miasto Bielsk-Podlaski:

Z kwesty ulicznej urządzonej w dniach 18, 22 i 25 maja 493 zł. 84 gr.

Na listy ofiar przy stolikach: przy urzędzie pocztowo-tel. 57 zł., przy kościele parafialnym 16 zł. 50 gr., przy Magistracie 14 zł., przy ul. 3 maja 3 zł. 50 gr. Razem 91 zł.

Czysty zysk z Akademji 136 zł. 25 gr. Czysty zysk z zabawy ogrodowej 80 zł. 15 gr. Za nalepki 193 zł. 90 gr. Za losy propagandowe 84 zł. Na listy rozesłane do instytucji i osób 235 zł. 18 gr. Za mareczki 1210 zł. 60 gr. Razem 2524 zł. 92 gr.

Powiat prócz Białowieży:

Koło Hajnówka 1036 zł. 67 gr. Magistrat w Siemiatyczach 295 zł. 83 gr. Komisarz p. Feliks Saluba z Rudki 169 zł. 10 gr. Koło w Brańsku 167 zł. 95 gr. Urząd gminy Masiewo 114 zł. 93 gr. Koło w Ciechanowcu 93 zł. 46 gr. Koło w Drohiczynie n/B. 70 zł. 34 gr. Magistrat w Boćkach 67 zł. 89 gr. Koło w Narwi 65 zł. 30 gr. Urząd gminy Łosinka 35 zł. 31 gr. Urząd gminy Orla 32 zł. 50 gr. Urząd gminy Skórzec 25 zł. Magistrat w Mielniku 20 zł. 18 gr. Magistrat w Kleszczelach 16 zł. 72 gr. Urząd gminy Milejczyce 13 zł. 55 gr. Urząd gminy Widzgowo 13 zł. Koło w Grodzisku 12 zł. 47 gr. Urząd gminy Narojki 11 zł. 80 gr. Urząd gminy Domanowo 11 zł. Koło Naucz. w Rudce 10 zł. Urząd gminy Orla 9 zł. 44 gr. Urząd gminy Radziwiłłówka 9 zł. 40 gr. Koło w Narojkach 9 zł. 40 gr. Urząd gminy Kleszczele 7 zł. 55 gr. Urząd gminy Pasynki 5 zł. 30 gr. Koło w Łubinie 2 zł. 80 gr. Urząd gminy Radziwiłówka 2 zł. Razem 2339 zł. 9 gr.

Ogółem 4864 zł. 1 gr. Wydatki 456 zł. 48 gr. Czysty zysk 4407 zł. 53 gr.

KOŁA L. O. P. P.

Komunikat z działalności L. O. P. P. Staraniem Koła L.O.P.P. w Kamieniu odbyła się w dniu 14-go b. m. akademja, na którą składały się śpiewy chórowe Tow. Śpiewu „Harmonja", deklamacje, oraz odczyt o lotnictwie. Akademję zagaił prezes Koła, naczelnik Gminy Sokoła. Odśpiewaniem „Roty" akademję ukończono.

1-sze Koło Kolejowe L. O. P. P. w Kielcach. W dzień Ś-go Mikołaja 6 grudnia r. b. Zarząd I-go Koła Kolejowego L. O. P. P. Kielce pod przewodnictwem p. R. T. Krzyżanowskiego przy udziale p. Ir. Budyłkinówny jako skarbn. p. J. Zarzyckiego jako sekretarza i pp. Stanikowskiego, Tomaszewskiego, Chojnowskiego, Polita oraz pp. J. Budyłkinowej, Królówny. A. Budyłkinówny, Wyganowskiej, Szczepańskiej, Pionkowskiej. E. Zatorskiego, Z. Zatorskiego, Jagielskiego, Maksymowicza, Czapskiego, Horodko, Kuleszyńskiego, Sałasa i Sznajdra, w pięknie udekorowanej sali kolejowej przy ul. Niepodległości zorganizował loterję fantową, urozmaiconą atrakcjami muzykalno-wokalnemi i loterją amerykańską.

Wieczór udał się znakomicie.

Co zaś najważniejsze, że uzyskano na rzecz Ligi wpływ tysiąca złotych, nie mówiąc o korzyściach propagandowych jakie się tym sposobem osiąga.

Ogólne Zgromadzenie. Koło Miejscowe L. O P. P. w Ustrzykach Dolnych zawiadamia swoich Członków, że Ogólne Zgromadzenie Koła odbędzie się dnia 18 stycznia 1931 r. o godz. 10.30 w Szkole Powszechnej w Ustrzykach Dolnych z następującym porządkiem dziennym:

1) Zagajenie i wybór Prezydjum ogólnego zebrania Koła.

2) Odczytanie protokółu z ostatniego ogólnego zebrania.

3) Sprawozdanie Zarządu Koła za r. 1930.

4) Sprawozdanie Komisji rewizyjnej i wnioski tejże.

5) Wybór Zarządu i Komisji rewizyjnej na r. 1931.

6) Wybór 1 Delegata na Ogólne Zgromadzenie Komitetu Powiatowego L.O.P.P. w Lisku.

7) Uchwalenie programu prac i budżetu Koła na r. 1931.

8) Wnioski i interpelacje.



POLECAMY:

Polska: Co zwiedzić? Gdzie wyjechać na urlop? dowiesz się czytając „PRZEGLĄD TURYSTYCZNY i UZDROWISKOWY". Red. i Adm. Warszawa — Al. Jerozolimskie 43.

Polecamy! Wydawnictwa Lotnicze Zagraniczne Polecamy!

Belgja: „La Conquête de l'Air" — Miesięcznik ilustrowany. Jedyne czasopismo lotnicze wychodzące w Belgji. Prenumerata zagranic. rocznie 50 Fr. belg. BRUXELLES — 16. Rue Thérésienne.

Czechosłowacja: „Letectvi" — Miesięcznik czeski ilustrowany,— Organ oficj. lotn. Czechosłowacji. Prenumerata zagr. rocznie 60.— koron. PRAHA XII, Fochowa 8.

„Le mois Aéronautique Tschécoslovaque" — dodatek do mies. „Letectvi", redagowany po francusku. Prenum. roczna 30.— Koron.

Francja: „L'Avion" — Miesięcznik ilustrowany. — Organ Związku Pilotów Cywilnych Francji. PARIS IX 51, Rue de Clichy. Prenumerata dla członków zagr. 50.— Frs.

„Le Document Aéronautique" — Miesięcznik ilustrowany, źródłowo informujący o sprawach lotniczych. Prenumerata zagr. rocznie 40.— Frs., PARIS IV, 40, Quai des Célestins.

Italja: „Aeronautica" — Miesięcznik ilustrowany, — Organ Pilotów i Konstruktorów Włoskich. Prenumerata zagr. rocznie 100 Lir. MILANO, Via Gesu 6.

„Notiziario Tecnico di Aeronautica" — Miesięcznik ilustrowany. — Wydawnictwo Minist. Lotnictwa. Prenumerata zagr. rocznie 150.— Lir. A. ROMA, Via Agostino Depretis 45.

„Risista Aeronautica" — Miesięcznik ilustrowany. — Wydawnictwo Min. Lotnictwa. Prenumerata zagr. rocznie 150.— Lir. A. ROMA, Via Agostino Depretis, 45.

„Rassegna Marittima Aeronautica Illustrata" — Miesięcznik pod red. T. Grutter. Prenumerata zagr. rocznie 80 Lir. ROMA, Via Ulisse Seni 5.

Wydawnictwa, które każdy obywatel znać powinien

Do nabycia w składnicy Zarządu Głównego L.O.P.P. Długa 50, tel. 602-04.

		Cena
1.	Samoobrona kraju — ppłk. Z. Wojnicz Sianożęcki	3.—
2.	Walka chemiczna w przyrodzie — prof. Wł. Lindeman	1,—
3.	Podstawy ratownictwa zatrutych gazami — prof. Wł Lindeman	2,50
4.	Krótki zarys chemji, gazów i dymów bojowych — kpt. Kalusiński	2,—
5.	Taktyczne użycie broni chemicznej — ppłk. Jasiński.	1,—
6.	Wskazówki meteorologiczne — Stefan Hłasek-Hłasko	4,—
7.	Toksykologja chemicznych środków bojowych — prof. Wł. Lindeman	13,—
8.	Ćwiczenia przeciwgazowe w obrazach — por. Z. Marynowski	5,—
9.	Podstawy lotnictwa. — Dr. R. von Mizes, w opr. pł. 10,50 w oprawie skoroszyt	8,50
10.	Uszkodzenie oczu przez gazy bojowe — płk. Karnicki	1,80
11.	Gazy bojowe a konie w armji — płk. Marczewski	1,50
12,	Toksykologiczna klasyfikacja chemicznych środków bojowych — prof. W. Lindeman	1,80
13.	Chemiczne środki bojowe — kpt. Korolec	4,—
14.	Pierwsza pomoc przy zatruciu gazami i dymami bojowemi — kpt. Dr. Dekański	4,50
15.	Chemja na usługach ochrony roślin — Dr. Strawiński	6,—
16.	O władzę nad błękitami — T. Garczyński	1,—
17.	Lotnictwo w wojnie współczesnej — S. Abżółtowski	1,—
18.	Koleje a wojna lotniczo gazowa — M. Romeyko	—,30
19.	Fotografja i aerofotografja — A. Gosiewski	16,—
20.	Teorja i budowa samolotów, 3 tomy — Mokrzycki	15,—
21.	Iperyt. — Lindeman	15,—
22.	Obrona przeciwchemiczna miast — kpt. Bartel	3,—
23.	Repetitorjum gazoznawstwa — por. Ziembiński : pierwsze wydanie	1,50
24.	" " drugie wydanie	3.—
25.	Propaganda (Jej metody i znaczenia) Wł. Baliński	6.00
26.	Obrona Przeciwgazowa — por. Z. Marynowski	5,50
27.	Dlaczego musimy mieć silne lotnictwo — Wł. Baliński wyd. III	0.10
28.	Pełny śpichlerz gleba żyzna — Inż. Tronlewski	0.10
29.	Maska Przeciwgazowa używana w Polsce — kpt. Andrzejewski	0.40

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

POLSKIE LINJE LOTNICZE
„L O T"
Rozkład lotów

Ważny do 15.III 1931 r.

SAMOLOTY KURSUJĄ CODZIENNIE Z WYJĄTKIEM NIEDZIEL.

Godzina				KIERUNEK			Godzina			
od 1.IX do 15.X.1930		od 16.X.30 do 15.III.1931					od 16.X.30 do 15.III.1931		od 1.IX do 15.X.1930	
	12.50		12.50	o.	Warszawa	p.	11.10		11.10	
	15.00		15.00	p.	Poznań	o.	9.00		9.00	
	13.15		13.15	o.	Warszawa	p.	11.00		11.00	
	15.18		15.15	p.	Bydgoszcz	o.	9.00		9.00	
	8.30		8.30	o.	Warszawa	p.	14.45		14.45	
	10 30		10.30	p.	Katowice	o.	12.45		12.45	
	6.30		12.00	o.	Warszawa	p.	12.00		16.30	
	9.00		14.30	p.	Lwów	o.	9.30		14.00	
	12.30		12.30	o.	Warszawa	p.	11.30		11.30	
	15.00		15.00	p.	Gdańsk	o.	9.00		9.00	
10.50	12.30	10.50	12.30	p.	Katowice	p.	10.45	12.20	10 45	12.20
11.35	13.15	11.35	13.15	o.	Kraków	o.	10.00	11.35	10.00	11.35
*	**	*	**				**	*	**	*
11.15	11.15	11.15	11.15	o.	Katowice	p.	12.00	12.00	12.00	12.00
—	12.52	—	12.55	p.	Brno	o.	10.20	—	10.20	—
—	13.15	—	13.15	o.	Brno	p.	10.00	—	10.00	—
13.45	14.15	13.45	14.15	p.	Wiedeń	o.	9.00	9.30	9.00	9.30
*		*						**		**
9.40		8.00		o.	Lwów	p.		14.30		13.30
14.00		12.30		p.	Galati	o.		10.00		9.10
14.20		13.00		o.	Galati	p.		9.30		8.50
15.40		14.30		p.	Bucuresti	o.		8.00		7.30

Objaśnienie znaków:

* samoloty kursują tylko w poniedziałki, środy i piątki

** „ „ „ we wtorki, czwartki, soboty

o. odlot

p. przylot

Zakł. Graf. „Drukarnia Bankowa". Warszawa, Moniuszki 11.